VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 244)
z dnia 21 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 244)

21 listopada 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– „Informację ministra infrastruktury na temat:

a. Stanu bezpieczeństwa podróżujących Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A.,

b. Działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury zmierzających do rozwiązania kryzysu panującego w PLL LOT S.A., którego skutkiem jest strajk pracowników tychże linii oraz zwolnienia dyscyplinarne kilkudziesięciu pracowników PLL LOT S.A.,

c. Strat finansowych PLL LOT S.A. poniesionych w związku z przedmiotowym strajkiem;

– Informację p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusza Janiszewskiego na temat utrudnień w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej w związku z przypadkami odwoływania operacji lotniczych przez PLL LOT S.A;

– Informację prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotra Samsona na temat pogorszenia bezpieczeństwa operacji lotniczych wynikającego ze zmniejszenia stanu liczbowego personelu latającego PLL LOT S.A., będącego skutkiem bezprawnego rozwiązania umów o pracę z pracownikami”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Mikołaj Wild** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Izdebski** zastępca dyrektora Departamentu Skarbu Państwa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Tadeusz Pachowski** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Witkowski** wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ds. Standardów Lotniczych, **Janusz Janiszewski** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Rafał Milczarski** prezes zarządu PLL LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Mariusz Szpikowski** prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie, **Agnieszka Szelągowska** wiceprzewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego w PLL LOT S.A., **Marek Chojnowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej nr 205 NSZZ „Solidarność” w PLL LOT S.A., **Waldemar Kazała** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników PLL LOT S.A. oraz Pracowników Zatrudnionych w jednostkach gospodarczych współpracujących z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A. oraz **Andrzej Kawalec** członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry. Drodzy państwo, rozpoczynamy posiedzenie Komisji Infrastruktury. Posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 24 października 2018 r.

Porządek obrad jest państwu znany. Porządek posiedzenia przewiduje informację: ministra infrastruktury na temat: stanu bezpieczeństwa podróżujących Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A., działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury zmierzających do rozwiązania kryzysu panującego w PLL LOT S.A., którego skutkiem jest strajk pracowników tychże linii oraz zwolnienia dyscyplinarne kilkudziesięciu pracowników PLL LOT S.A., strat finansowych PLL LOT S.A. poniesionych w związku z przedmiotowym strajkiem; p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusza Janiszewskiego na temat utrudnień w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej w związku z przypadkami odwoływania operacji lotniczych przez PLL LOT S.A. oraz prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotra Samsona na temat pogorszenia bezpieczeństwa operacji lotniczych wynikającego ze zmniejszenia stanu liczbowego personelu latającego PLL LOT S.A., będącego skutkiem bezprawnego rozwiązania umów o pracę z pracownikami.

Proszę państwa, tak przedstawia się porządek obrad. Uprzejmie proszę pana posła Cezarego Grabarczyka o uzasadnienie wniosku. Zanim to nastąpi, przeczytam listę osób zaproszonych na dzisiejsze spotkanie. Widzę, że jest pan Mikołaj Wild – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witamy serdecznie. Witamy pana Marcina Izdebskiego – zastępcę dyrektora Departamentu Skarbu Państwa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Jest pan Tadeusz Pachowski z NIK, główny specjalista w Departamencie Infrastruktury. Urząd Lotnictwa Cywilnego reprezentuje pan Michał Witkowski – wiceprezes ds. standardów lotniczych. Obecny jest pan Janusz Janiszewski pełniący obowiązki prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Jest pan Rafał Milczarski – prezes zarządu PLL LOT S.A. Widzę, że jest także pan Mariusz Szpikowski – dyrektor PP „Porty Lotnicze". Pani Agnieszka Szelągowska, pan Marek Chojnowski, pan Adam Rzeszot, pan Waldemar Kazała oraz pan Andrzej Kawalec reprezentują związki zawodowe działające w PLL LOT S.A. W takim składzie jesteśmy. Witam państwa bardzo serdecznie. Oczywiście, jeżeli zajdzie potrzeba, inni państwo będą mogli przedstawić się, zabierając głos.

W tej chwili bardzo proszę pana posła Cezarego Grabarczyka o przedstawienie uzasadnienia wniosku. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. to jedno z tzw. sreber rodowych i ważny podmiot dla polskiej gospodarki. W odniesieniu do PLL LOT używa się także określenia, które czasem nie jest adekwatne, ale w tym przypadku tak, a mianowicie „narodowy przewoźnik".

W 2018 r. dowiedzieliśmy się, że strategia związana z Centralnym Portem Komunikacyjnego budowana jest także z myślą o narodowym przewoźniku. Polskie Linie Lotnicze LOT mają być głównym operatorem CPK. W związku z tym nie można było przejść do porządku dziennego nad doniesieniami o pogarszającej się sytuacji w PLL LOT. Wiemy, że od wielu miesięcy trwał i nadal trwa spór zbiorowy. Wiemy, że sytuacja strajkowa w LOT doprowadziła bezpośrednio do stanu, który wzbudził niepokój o bezpieczeństwo operacji lotniczych. Wspominamy o tym we wniosku. Katalizatorem dla posłów wnioskodawców była informacja o zwolnieniu w trybie dyscyplinarnym kilkudziesięciu pracowników spółki. Wtedy pojawił się niepokój. Nie ma firmy lotniczej, która bez uszczerbku dla prowadzonej działalności może pozbyć się z dnia na dzień tak wielkiej grupy pracowników, w tym także personelu latającego. Dzisiaj spór wszedł w inną fazę, ale nadal trwa spór zbiorowy. Strajk się zakończył, co pasażerowie LOT i my, wnioskodawcy, przyjęliśmy z ulgą.

Pojawia się pytanie, czy kontrola ULC prowadzona w krytycznym momencie zaostrzonego sporu, która stwierdziła pewne nieprawidłowości, daje jakiekolwiek podstawy do niepokoju. Czy fakt, że w tym czasie doszło do odwołania wielu operacji lotniczych statkami powietrznymi latającymi w barwach LOT oraz stwierdzone nieprawidłowości należy ocenić z punktu widzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego jako poważne? Jaka jest dziś sytuacja, biorąc pod uwagę kwestię bezpieczeństwa ruchu lotniczego? Dlatego wnioskowaliśmy, aby w posiedzeniu Komisji uczestniczyli także przed-

stawiciele ULC oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Liczymy na to, że uzyskamy wiarygodne informacje i dane dotyczące oceny sytuacji. Gdy z siatki połączeń wypada od kilku do kilkunastu rejsów, a do tego mamy do czynienia z nagłym i niezaplanowanym zmniejszeniem liczby pracowników, w tym personelu latającego, rodzą się obawy.

Dziś jesteśmy po wczorajszym rozstrzygnięciu Sądu Okręgowego w Warszawie. Wiemy, że powództwo zostało oddalone. Wiemy, że nie ma merytorycznego rozstrzygnięcia, na którym zależało zarządowi LOT. Wiemy także, że otwarte są kolejne ścieżki procedur sądowych.

Tym co także musiało zaniepokoić opinię publiczną, a także nas, były doniesienia, które stanowią swoiste postscriptum. Po tym, gdy nastąpiła usterka w jednym z dreamlinerów, dowiedzieliśmy się, że rozwiązanie problemu wiązało się ze składką zebraną od pasażerów na sfinansowanie zakupu części zapasowej – pompy, która uległa uszkodzeniu.

Pan prezes się uśmiecha. Być może w sytuacji, kiedy podczas kontroli nie byłoby potwierdzonych przez ULC uchybień i gdyby nie specyficzny stan, w którym pilotów i stewardesy wyrzuca się z pracy, wzięlibyśmy ten uśmiech za dobrą monetę. W sytuacji, w której pojawiły się potwierdzone przez ULC uchybienia, a następnie odwołane loty, musiało to wywołać reakcję członków Komisji Infrastruktury. Dlatego proszę pana ministra o informację.

Wniosek kierowaliśmy do naszego resortowego ministra – Ministra Infrastruktury, ale liczymy także na odpowiedź na nasze pytania i wątpliwości przez prezesa PAŻP i ULC. Tam, gdzie wchodzi w grę bezpieczeństwo pasażerów i operacji lotniczych, nie może być wątpliwości i niedopowiedzeń.

Od pana ministra oczekujemy także odpowiedzi napytanie, czy element strategii budowy CPK, który opierał się na LOT, pozostaje aktualny. W tym zakresie mamy również wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, PLL LOT są spółką nadzorowaną przez Prezesa Rady Ministrów. Jest to informacja oficjalna i prawdziwa. Zatem w pierwszej kolejności proszę o wypowiedź osobę, która reprezentuje pana premiera – pana Marcina Izdebskiego, zastępcę Dyrektora Departamentu Skarbu Państwa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Zastępca dyrektora Departamentu Skarbu Państwa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Marcin Izdebski:

Panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu. Szanowna Komisjo, potwierdzam informację pana przewodniczącego, że prezes Rady Ministrów nadzorował m.in. PLL LOT S.A. Doszło do transakcji, w wyniku której LOT wraz z innymi lotniczymi spółkami Skarbu Państwa (LOT AMS, LS AS) został wniesiony do Polskiej Grupy Lotniczej. Spółki LOT AMS i LS AS zostały kiedyś, w okresie restrukturyzacji, wydzielone z PLL LOT, gdy LOT rokrocznie odnotowywał znaczące straty. W procesie ratowania LOT wydzielono spółki LOT AMS i LS Airport Services, które zostały przejęte przez inne podmioty związane ze Skarbem Państwa.

Branża lotnicza jest bardzo istotna dla rozwoju całej gospodarki i wzrostu gospodarczego. Zapewne pan minister Wild będzie mówił o tym. Istnieje pozytywna korelacja pomiędzy liczbą połączeń lotniczych, które oferowane są z danego kraju do innych destynacji, a wzrostem gospodarczym. Myślę, że dlatego tak ważny jest rozwój PLL LOT.

W pełni zgadzamy się ze stanowiskiem spółki odnośnie do strajku, co potwierdzają dwa zabezpieczenia, które wydał sąd. Nie było zbiorowego sporu. W związku z tym strajk był nielegalny. Abstrahując od tego, spółka cały czas starała się prowadzić dialog ze stroną społeczną. W dniu 25 października z rady nadzorczej do zarządu oddelegowano pana mecenasa Bartosza Piechotę. Pan mecenas zajmuje się negocjacjami ze związkami zawodowymi. Regularnie, dwa razy w tygodniu, odbywają się spotkania przedstawiciela zarządu ze związkami zawodowymi. Z tego, co pamiętam, ma to miejsce w poniedziałki i środy.

Mam nadzieję, że sytuacja ta zakończy się porozumieniem. Nie ulega wątpliwości, że strajk jest stratą dla spółki i dla pracowników. Jeżeli pan przewodniczący wyrazi zgodę na przekazanie głosu pan prezesowi Milczarskiemu, to pewnie w szczegółach opo-

wie o stratach, które LOT poniósł w wyniku strajku. Zarząd zajmuje się bezpośrednio sprawami spółki. My mamy nadzór, który sprawujemy przede wszystkim za pośrednictwem rady nadzorczej. Największy zasób wiedzy na temat spółki posiada pan prezes.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Zatem zgodnie z sugestią pana dyrektora, oddaję głos panu prezesowi Milczarskiemu, chyba że pan minister chciałby coś powiedzieć w tej chwili.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Mikołaj Wild:

Oczywiście jestem gotowy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, proszę bardzo.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Rafał Milczarski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, w istocie zarząd spółki od początku powołania prowadził bardzo regularne spotkania i negocjacje ze związkami zawodowymi. Nawet w przededniu strajku odbywało się spotkanie, którego celem było zbliżenie stanowisk i w miarę możliwości spółki rozwiązanie kwestii, które były przedmiotem zainteresowania związków zawodowych.

Rzeczywiście uśmiechałem się do pana posła Grabarczyka, ale ze smutkiem w oczach. Smutno mi, gdy z jednej strony mówimy o srebrach rodowych…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

…do niedawna…

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Rafał Milczarski:

…a z drugiej strony wykorzystuje się pewnego rodzaju manipulacje prasowe, żeby narażać na szwank reputację LOT. Chcę powiedzieć wyraźnie, że PLL LOT stosują najwyższe standardy bezpieczeństwa.

Sytuacja, która miała miejsce w Pekinie, po pierwsze, była zupełnie jednostkowa, a po drugie, dołożyliśmy najwyższych starań, aby już nigdy nie doszło do takiej sytuacji. Nie jest ona w żaden sposób odzwierciedleniem praktyki obowiązującej w LOT. Było to przedmiotem wyjaśnienia i myślę, że nie powinno stanowić argumentu. Nie ma usprawiedliwienia dla postępowania station managera. Można jedynie doszukać się sytuacyjnego usprawiedliwienia. Sytuacja była wyjątkowa, bo z firmami, które reperują samoloty rozliczamy się bezgotówkowo. Części są dużo droższe od ilości gotówki, którą można podjąć z bankomatu. Często jest to koszt 100-200 tys. dolarów. W tym konkretnym przypadku chodziło o filtr, który kosztował ok. 1 tys. zł. Nasz station manager chciał zaoszczędzić czas, który był potrzebny do tego, aby podjąć gotówkę z bankomatu, ponieważ akurat nie miał przy sobie takich pieniędzy. Pieniądze zwróciliśmy pasażerom natychmiast po wylądowaniu. Rzeczywiście sytuacja nigdy nie powinna mieć miejsca. Wyrażam ubolewanie w związku z tą sytuacją. Przeprosiliśmy cztery osoby, które założyły środki na czas podróży. Po wylądowaniu zwróciliśmy pieniądze i wynagrodziliśmy im to. Wykorzystywanie tej sytuacji jako argumentu jest przejawem temperatury dyskusji wokół PLL LOT. Samolot został naprawiony przez Air China, z którą mamy bezgotówkową umowę. Akurat brakowało im jednej, drobnej części – filtra. I tak się to potoczyło. Bardzo mi przykro i przepraszam wszystkich pasażerów za taką sytuację. Dołożymy wszelkich starań, aby już nigdy nie miała miejsca. Jednak nie należy tego przekładać w żaden sposób na odczucie, że jest to jakaś ogólna praktyka, a już na pewno nie należy wyciągać wniosku, że sprawy bezpieczeństwa w LOT traktowane są z lekceważeniem, bo tak nie jest.

Sprawy bezpieczeństwa traktujemy z najwyższą powagą, o czym świadczy choćby fakt, że nie zważając na koszty, gdy zachodzi jakakolwiek wątpliwość np. co do performance'u silników Rollce Royce'a, wyłączamy samoloty z eksploatacji. Uzyskujemy samoloty w formule ACMI. Zastępujemy wyłączone samoloty na czas remontu silników, ponieważ bezpieczeństwo traktujemy z najwyższą wagą. Chcę pana posła uspokoić i powiedzieć, że jestem przekonany, że nigdy nie lekceważymy spraw bezpieczeństwa. Nie lekceważymy i nigdy nie będziemy lekceważyć. Jest to podstawowa kwestia dla każdej linii lotniczej.

Bez tego nie funkcjonuje żadna linia lotnicza. Mam nadzieję, że moje słowa uspokajają, a przynajmniej powinny uspokoić, bo LOT lata samolotami bezpiecznymi.

Jeśli chodzi o sytuację sporu i strajku, chciałbym wyrazić ubolewanie wobec pasażerów, którym z naszej strony należą się słowa podziękowania i najwyższej wdzięczności za to, że korzystają z usług PLL LOT. LOT funkcjonuje tylko dzięki pasażerom i tylko dzięki nim może się rozwijać. Dzięki naszym pasażerom znacząco rozwinęliśmy siatkę połączeń – z 41 w 2015 r. do 105 obecnie. Tyle połączeń jest w sprzedaży. Tak jak wspomniał pan dyrektor, liczba połączeń bezpośrednio przekłada się na atrakcyjność Polski w kontekście turystycznym. Na naszym rozwoju zarabiają przede wszystkim polscy hotelarze, polscy przedsiębiorcy turystyczni, restauratorzy itd. Konsumujemy znikomy wzrost tego rynku, ale znacząco przykładamy się do wzrostu gospodarczego Polski i mamy zamiar oraz nadzieję robić to nadal.

Przy okazji pytania o CPK chciałbym powiedzieć, że z mojej perspektywy, jako prezesa LOT i Polskiej Grupy Lotniczej, marzy mi się sytuacja, w której wokół tak istotnych i strategicznych kwestii będziemy w stanie zwyczajnie się porozumieć, niezależnie od opcji politycznej. Niezależnie od przynależności partyjnej każdy ma dzieci i wnuki. W ich interesie będziemy podejmowali decyzje inwestycyjne.

Jestem głęboko przekonany o tym, że inwestycja CPK ma sens. Wszelkie przewidywania dotyczące ruchu lotniczego na świecie wskazują, że w związku z rozwojem gospodarczym i wyrównywaniem poziomu zamożności, zwłaszcza azjatyckiego do europejskiego i amerykańskiego oraz środkowoeuropejskiego do zachodnioeuropejskiego, skłonność do latania będzie rosła. W związku z tym dojdzie do znaczącego wzrostu liczby pasażerów na rynku lotniczym. Jeżeli nie zbudujemy infrastruktury, która to udźwignie, ktoś inny ją zbuduje i na tym zarobi. Szkoda by było, gdybyśmy to nie byli my. Panie pośle, głęboko wierzę, że między nami nie ma istotnej różnicy zdań w kwestii budowy CPK. Mam nadzieję, że możemy się w tym porozumieć. To jest dobry projekt dla Polski. Na pewno jest dobry dla LOT, bo na obecnym lotnisku Chopina wszelkie możliwości rozwoju są wyczerpane. Pokazaliśmy, że możemy rosnąć i rozwijać się. Pokazaliśmy, że LOT może być prowadzony w sposób merytoryczny, merytokratyczny i zyskowny. Myślę, że LOT warto dać szansę, bo pracuje w nim wielu wspaniałych, mocno zaangażowanych ludzi. Poza tym sądzę, że Polacy chętnie korzystają z naszych usług.

Strajk, mimo że decyzją sądu był zakazany, a więc nigdy nie powinien się odbyć, odbył się. Niestety, ale to jest niezastosowanie się strony związkowej do obowiązującego prawa. Strajk jest porażką obu stron. Chcę to wyraźnie powiedzieć. Fakt, że do strajku doszło traktuję jako moją osobistą porażkę. Osobiście zrobiłem wszystko co w mojej mocy, żeby pokonać wszelkie przeszkody i doprowadzić do porozumienia ze związkami zawodowymi oraz zakończenia sporu zbiorowego. Osobiście prowadziłem negocjacje przez ponad rok i cztery miesiące – do kwietnia 2017 r. Chcę państwa zapewnić, że w tym okresie na same negocjacje ze związkami zawodowymi przeznaczyłem ok. 2,5 miesiąca. Dodam, że z czasu, który był dostępny dla mnie jako menedżera próbującego wyciągnąć LOT z dużej opresji. A przecież LOT w 2016 r. mógł zwyczajnie upaść. Wcale nie było powiedziane, że musi się ziścić nasza koncepcja wzrostu i rozwoju. W najbardziej gorącym czasie na negocjacje ze związkami zawodowymi poświęciłem ok. 2,5 miesiąca. Nie rozumiem, dlaczego nie doszło do porozumienia. Nasze propozycje były hojne – na zasadzie win-win, tj. spółka zyskuje i druga strona zyskuje. Ale nie udało się. Myślę, że należy za to trochę winić sposób funkcjonowania i sprawowania nadzoru właścicielskiego przez bardzo wiele lat. Nie da się prowadzić globalnego biznesu narażonego na działania konkurencyjne na całym świecie w sposób tradycyjny – typowy dla spółki Skarbu Państwa. To są rzeczy bardzo trudne do pogodzenia.

Wszelkie kwestie wynagradzania muszą być powiązane z efektami. Próbę tego powiązania, myślę że dosyć skuteczną, wykonał mój poprzednik za czasu rządów obecnej opozycji, co zresztą wywołało spór zbiorowy. Panie pośle, spór zbiorowy, o którym mowa, toczy się od 2013 r. i jest odpowiedzią na wprowadzenie tzw. ramowych wytycznych wynagradzania. Były one sposobem na wyjście z impasu. Podczas negocjacji z Komisją Europejską dotyczących notyfikacji pomocy publicznej, związki zawodowe nie wyraziły zgody na zmianę regulaminu wynagradzania. Trzeba było wypowiedzieć regulamin i zastąpić

tzw. ramowymi wytycznymi, które znalazły się w każdej umowie o pracę, czyli zastąpiono stan regulaminowy stanem bezregulaminowym. Stało się to zaczątkiem do sporu zbiorowego, który akurat ze związkami personelu pokładowego i lotniczego oraz pilotów komunikacyjnych toczy się do dziś. Z większością związków został zakończony.

Chcę powiedzieć, że już nie ma stanu bezregulaminowego, ponieważ mamy podpisany regulamin wynagradzania, który obowiązuje. Obecnie negocjujemy ze związkami zawodowymi ewentualne zmiany do regulaminu. Oczywiście chcemy, bo jest to także dobra biznesowa praktyka, aby pracownicy uczestniczyli swoim sukcesem w sukcesie firmy. Panie pośle, z drugiej strony mam przekonanie, że taka sytuacja ma już miejsce od bardzo długiego czasu. W okresie, w którym realizujemy naszą strategię wzrostu i rozwoju, awansowaliśmy na wyższe stanowiska ponad 550 osób. Awansowaliśmy wieloletnich pierwszych oficerów na kapitanów. Z tego tytułu nastąpił wzrost wynagrodzenia o ponad 50%. Awansowaliśmy wiele młodszych stewardes na starsze stewardesy – wzrost wynagrodzenia o ok. 80%. Oczywiście rozumiem, że powinniśmy rozmawiać o dalszych krokach, usprawnieniach itd. Jestem głęboko przekonany, że osoba odpowiedzialna za negocjacje, czyli pan prezes Bartosz Piechota, w najwyższym stopniu próbuje znaleźć wspólny język, doprowadzić do załagodzenia sytuacji i jednocześnie uzmysłowienia zainteresowanym na co spółkę stać, a na co jej nie stać. Z pewnością przyznacie państwo rację, że w związku z odbywającą się gorącą debatą publiczną nie jest w interesie spółki i pracowników przyznanie takich wynagrodzeń pracownikom, które zabiłyby spółkę. W ciągu roku można spółkę zakopać w piachu, jeżeli będzie funkcjonować w sposób nieodpowiedzialny, tj. nie zwracając uwagi na jej możliwości. To jest bardzo delikatna materia. Trzeba się bardzo gruntownie zastanawiać nad implikacją każdej zmiany.

Okres strajku to bardzo trudne doświadczenie dla obu stron: spółki oraz tych, którzy pracowali w spółce nad tym, aby odwołać jak najmniej rejsów. W związku ze strajkiem odwołaliśmy 4,6% rejsów, z czego 2,6% miało miejsce podczas strajku, a pozostałe w okresie dochodzenia do normalnego funkcjonowania. Trudno w tym przypadku mówić o znakomitym wyniku, ale to niewiele w porównaniu do innych linii lotniczych, w których miały miejsce strajki. Strajk w LOT miał stosunkowo niewielki wpływ na sytuację operacyjną spółki.

Niewątpliwie strajk jest porażką obu stron. Fakt, nie mogliśmy znaleźć porozumienia w formie dyskusji i rozmów, w wyniku czego doszło do strajku i to pomimo jego nielegalności. Sądzę, że wybór terminu strajku był w jakiś sposób skorelowany z sytuacją polityczną. Uważam, że źle, gdy debata publiczna, jakakolwiek by nie była trudna, gorąca lub napięta wpływa na rodowe srebra. Panie pośle, szanowni państwo, srebra rodowe są z wielkim mozołem odbudowywane nie tylko przez zarząd, ale przede wszystkim przez pracowników i współpracowników tej spółki. I to się udaje. Myślę, że warto zadbać o to, żeby trochę ostudzić temperaturę debaty publicznej wokół LOT. Oczywiście rozumiem wszelkie wątpliwości dotyczące bezpieczeństwa i zawsze będziemy je wyjaśniać. Bezpieczeństwo było, jest i zawsze będzie na pierwszym miejscu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Czas na pana ministra. Proszę uprzejmie.

Sekretarz stanu w MI Mikołaj Wild:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym bardzo podziękować, ponieważ dzisiejsze posiedzenie jest świetną okazją, żeby przedstawić nie tylko Wysokiej Komisji, ale także opinii publicznej obraz spraw skoncentrowany na faktach, a nie na emocjach. Umożliwi to dyskusję nieco bardziej rzeczową niż ta, która toczona jest za pośrednictwem środków masowego przekazu. Gdy w ramach Ministerstwa Skarbu Państwa nadzorowałem LOT namawiałem do tego, aby dyskusję prowadzić z Excelem.

Chciałbym dodać, że bardzo cieszę się, że dyskusja wynika z czystej troski o naszego narodowego przewoźnika,…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

…i o pasażerów…

Sekretarz stanu w MI Mikołaj Wild:

…pasażerów i powodzenie CPK i w ogóle nie jest podszyta doraźnym interesem politycznym. Tak traktuję wszelkie zapytania i bardzo cieszę się z tego, że dzisiaj mamy okazję przedstawić dane. Obraz spółki wydaje się nieco jaśniejszy od tego, który jest przedstawiany.

Tak jak zostało powiedziane, w okresie od 2015 r. awansowano ponad 500 osób, w tym 200 pilotów i 300 stewardes. Na podwyżki przeznaczono 40 mln zł. Ufam, że największym aktywem spółki LOT byli i są pracownicy. Natomiast oczywiście pozostaje pytanie, w jaki sposób dzielić wynagrodzenia. W tym zakresie wciąż nierozwiązany pozostaje temat regulaminu. Nie chcę trywializować, ale sprawa z gruntu sprowadza się do tego, czy premiować staż czy wynik. Zdaniem spółki należy premiować wyniki. Zdaniem strony społecznej należy premiować staż. To w dużym uproszczeniu, ponieważ jest jeszcze masa innych wątków. Natomiast do tego sprowadza się spór społeczny.

W ramach Ministerstwa Skarbu Państwa wskazywano, że jednym ze sposobów wyjścia z impasu było przeznaczanie przez spółkę 25% wyniku gotówkowego na wynagrodzenia. Propozycja została odrzucona przez stronę związkową, która liczyła na wygranie w sądzie roszczeń wynikających z uchylonego regulaminu pracy. Tak się nie stało. W kolejnych wyrokach SN oddalił roszczenia zgłaszane przez pracowników. Kolejnym krokiem była eskalacja protestu, z którą dzisiaj się borykamy, a która jest pewnym wyzwaniem dla obu stron. Ufam, że Wysoka Komisja jest w pełni świadoma tego, że tego rodzaju negocjacje lubią spokój. Wszystkie emocje i ich eskalacja są dobre, ale dla fałszywych adwokatów, którzy próbują być obrońcami jednej lub drugiej strony – zgodnie ze starą paremią, że w mieście, gdzie jeden prawnik umarłby z głodu, dwóch prosperuje świetnie. Jest to dobre dla wszystkich, przepraszam, którzy na tym sporze chcą zbić taki czy inny kapitał. W naszej ocenie nie jest to dobre ani z punktu widzenia spółki ani ostatecznie z punktu widzenia pracowników.

Została poruszona kwestii usterki w dreamlinerze. Nie chciałem o tym mówić, ale skoro padło, to szanowni państwo, muszę to powiedzieć. Można mówić różne rzeczy o prezesie Milczarskim – że jest turboliberałem, żąda od stewardes, żeby myły toalety, tak jak jest to w niektórych liniach lotniczych, ale nie można od niego oczekiwać, że będzie tolerował u siebie standardy rodem z PKS. Pan poseł połączył dwa fakty w jedną całość, czyli strajk w LOT zakończony przywróceniem do pracowników, którzy w ocenie spółki naruszyli obowiązki w ciężki sposób, ze standardem rodem z PKS. Dodam, że w PKS rodem z PRL-u, bo tam pasażerowie zrzucali się na części. Nie chciałbym łączyć tych dwóch fatów. Ufam, że jest to przypadek odosobniony i między tymi zdarzeniami nie ma żadnego związku.

Ministerstwo Infrastruktury nie wykonuje praw z akcji Skarbu Państwa w LOT. Pełnimy tylko rolę regulatora rynku, także wobec LOT. W sporach zbiorowych bierzemy udział w ramach Trójstronnego Branżowego Zespołu ds. Transportu Lotniczego i Obsługi Lotniczej. Posiedzenie tego zespołu w dniu 6 listopada miało być poświęcone sytuacji społecznej w PLL LOT, ale niestety nie odbyło się ze względu na rezygnację strony społecznej z udziału w tym zespole.

Jeśli chodzi o stan bezpieczeństwa osób podróżujących liniami LOT, za chwilę przekażę głos ULC, ponieważ jestem przekonany, że pan prezes zrobi to w sposób bardziej kompetentny ode mnie.

Ze wszystkich danych, do których miałem dostęp nie wynika cień zagrożenia dla interesów pasażerów w związku z sytuacją w LOT. Pomimo 15 mln zł kosztów, które spółka poniosła w wyniku strajku, poziom opóźnień i zakłóceń z operacyjnego punktu widzenia – nie wchodzę w inne kwestie – nie był na tyle istotny, aby mówić o zakłóceniach mogących wywrócić działalność firmy. Tak jak pan prezes powiedział, eskalacja, która zakończyła się strajkiem, jest porażką obu stron. Jednak z operacyjnego punktu widzenia spółka poradziła sobie z trudną sytuacją, która pojawiła się w wyniku strajku. Konkrety oraz szczegóły zostaną przedstawione kolejno przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Agencję Żeglugi Powietrznej.

Jeżeli będą pytania do ministerstwa, pozostaję do państwa dyspozycji. Po to tu przyszedłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę pana wiceprezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o informację.

Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ds. Standardów Lotniczych Michał Witkowski:

Dzień dobry. Szanowni państwo, państwo mnie nie znają, a ja państwa znam z telewizji. Pozwolę się przedstawić. Mam 20 lat doświadczenia zawodowego w lotnictwie. Jestem byłym inspektorem do spraw bezpieczeństwa w ULC. Byłem naczelnikiem w tym urzędzie. Ponadto przez ok. 4 lata byłem inspektorem wiodącym, czyli nadzorowałem pracę PLL LOT. Jestem szczęśliwym uczestnikiem różnego rodzaju kursów – m.in. Boeing 777, Airbus 321. Jestem praktykiem, jeśli chodzi o system zarządzania bezpieczeństwem. To tyle tytułem wstępu.

Odnosząc się do informacji o zagrożeniach, niebezpieczeństwie, komforcie lub jego braku, chciałbym z całą stanowczością stwierdzić, że Urząd Lotnictwa Cywilnego jest jedyną instytucją w Polsce powołaną do stwierdzenia stanu bezpieczeństwa. Oczywiście poza tym, że w ramach struktury przewoźnika, portu lotniczego lub innych instytucji istnieją mechanizmy samokontroli, które wynikają z przepisów. Urząd koncentruje się nie tyle na ocenie linii, co na ocenie działania mechanizmów, które mają zapewnić bezpieczeństwo.

Mamy kilka mechanizmów działających w trybie ciągłym, czyli tzw. program ciągłego nadzoru operacyjnego nad linią lotniczą. PLL LOT posiadają bezterminowo certyfikat przewoźnika lotniczego. Jest to certyfikat europejski, wydany zgodnie z rozporządzeniem 965/2012. Ustawa – Prawo lotnicze w art. 21 nakłada obowiązki na prezesa ULC. Możecie mi państwo wierzyć, że jako wiceprezes odpowiedzialny za standardy lotnicze, m.in. za nadzór nad przewoźnikami, bezpieczną eksploatację statków powietrznych, jestem ostatnią osobą na tej sali, która miałaby jakiekolwiek wątpliwości co do prowadzonych postępowań i wyjaśnień. W przypadku, gdyby okazało się, że jest niebezpiecznie w jakiejkolwiek części operacyjnej lub technicznej, związanej z licencjonowaniem, to oczywiście nie mrugnę okiem i zawieszę, wstrzymam, a nawet cofnę certyfikat, jeżeli będzie taka potrzeba. Taka sytuacja w PLL LOT ani nie występowała uprzednio, ani nie występuje obecnie. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. Bezpieczeństwo jest zapewnione. Drodzy państwo, to nie oznacza, że nie występują niezgodności w poszczególnych obszarach. Jeżeli są państwo zainteresowani, jestem w stanie powiedzieć szerzej o tych niezgodnościach.

Odniosę się do sytuacji, które miały miejsce w okresie strajku. Zwróciłem się do dwóch dyrektorów w ULC – dyrektora pionu technicznego i pionu operacyjnego – o wzmożony nadzór nad PLL LOT z uwagi na sytuację strajkową. Obie strony sporu, tj. zarząd i strona społeczna, działały w dużym stresie. Jeżeli stres na twarzach protestujących lub wynikający z sytuacji pojawia się poza statkiem powietrznym, powiem szczerze, że tym się nie przejmuję. Natomiast bardzo interesuje się nastrojem wśród 8-12 osób, które udają się w rejs atlantycki. Budziło to nasz spory niepokój. Osobiście prosiłem naszych inspektorów, żeby bardzo dokładnie przyglądali się temu, co się dzieje i prosiłem szczególną atencję, zwłaszcza w przypadku lotów atlantyckich.

W dniu 19 października otrzymaliśmy sygnał, że na niektórych rejsach PLL LOT personel pokładowy lata w niekompletnym składzie i ubiorze. W celu wyjaśnienia powyższej sytuacji podjęliśmy decyzję o przeprowadzeniu tzw. inspekcji SANA (*Safety Assessment of National Aircraft*), czyli oceny stanu bezpieczeństwa samolotu zarejestrowanego w naszym rejestrze. Gwoli wyjaśnienia dodam, że mamy możliwości i prawo wykonywania takiej inspekcji na każdym samolocie, a nie tylko na statku powietrznym zarejestrowanym w naszym rejestrze. Podczas inspekcji samolotu do Toronto – lot 41 – nie było zastrzeżeń co do stanu technicznego i załogi kokpitowej. Natomiast były zastrzeżenia do składu personelu pokładowego. Na czym polegały nasze zastrzeżenia? Przepisy europejskie określają, że musi być wyznaczona minimum jedna starsza stewardesa. Po co? Po to, żeby była jedna osoba odpowiedzialna za kontakt z kapitanem. Ta osoba nadzoruje także cały personel pokładowy i zapewnia bezpieczeństwo. Jakakolwiek sytuacja w kabinie, polegająca np. na tym, że pasażer nie wykonuje poleceń załogi

lub ktoś wymaga pomocy medycznej, musi być meldowana kapitanowi. Każda z osób personelu pokładowego ma taki sam poziom przeszkolenia. Starsza stewardesa zapewnia bezpieczeństwo w momencie ewakuacji. Wszystkie drzwi w samolocie, które służą ewakuacji, muszą mieć odpowiednią obsadę, aby ewakuować pasażerów w krytycznym momencie. Jest to element wyjściowy do określenia liczby personelu. Tego nie wymyśla ULC. Wynika to z przepisów certyfikacyjnych i standaryzacyjnych dotyczących statku powietrznego. Personel pokładowy musi posiadać odpowiednie przeszkolenie dotyczące obsługi urządzeń i drzwi zamontowanych na statku powietrznym. Wszystkie osoby mają identyczne przeszkolenie. Różnią się tylko doświadczeniem.

Właścicielem instrukcji operacyjnej jest przewoźnik. Przewoźnik może określić w instrukcji wymagania w stosunku do własnego personelu zgodnie ze standardami lub ponad standard. Inspektorzy ULC wysłani na inspekcję stwierdzili, że według instrukcji operacyjnej PLL LOT w składzie załogi powinna być co najmniej jedna stewardesa-supervisor i dwie starsze stewardesy. Inspektorzy ustalili, że w załodze była tylko jedna starsza stewardesa. Nie było to zgodne z instrukcją operacyjną, ale było zgodne z przepisami europejskimi, na podstawie których wydawany jest certyfikat. Po stwierdzeniu tej niezgodności inspektorzy wręczyli panu kapitanowi odpowiedni formularz z zapisami i uwagami. Tego samego dnia poszli na kolejną inspekcję – lot do Tokio, gdzie stwierdzono analogiczną niezgodność w składzie kabinowej.

Mamy 4 stopnie niezgodności. Poziom niezgodności 4. powodowałby natychmiastowe zatrzymanie statku powietrznego. Oczywiście niezgodność w składzie personelu nie jest usterką silnika, drzwi, inną niesprawnością albo, generalnie, ewidentnym brakiem personelu. Taka niezgodność nie miała miejsca, czyli nie było zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu. Stwierdziliśmy niezgodność, która powinna być usunięta przez przewoźnika przed odlotem. Samolot powinien pozostać w miejscu postoju do momentu usunięcia niezgodności. Jak powiedziałem, podobna sytuacja była w rejsie do Tokio, gdzie zamiast jedne stewardesy-supervisor i dwóch starszych były tylko dwie starsze. Jeszcze raz podkreślam, że była to niezgodność, ale było to zgodne z przepisami europejskimi. Zatem, podobnie jak w pierwszym przypadku, nie było podstaw do zatrzymania operacji rejsu.

Pojawiały się zarzuty, że inspektorzy zmieniali kategoryzację niezgodności. Powiem szczerze, że osobiście spotkałem się z zarzutem, iż stoję po stronie związków zawodowych. Nie o to chodzi. Chciałbym podkreślić, że nie patrzę na lewo i prawo. Nie patrzę na to, czy jest to narodowy lub obcy przewoźnik. Patrzę tylko na bezpieczeństwo. Mogę państwa zapewnić, że patrzymy tylko i wyłącznie na bezpieczeństwo wykonywanej operacji.

Niezależnie od tego w dniu 23 października przeprowadziliśmy kolejną kontrolę. Tym razem był to rejs do Chicago. Ponownie stwierdzono niezgodności dotyczące załogi kabinowej. Kontrola stwierdziła niezgodność i udała się na następną kontrolę. Operator przed rozpoczęciem lotu wprowadził jednak działania naprawcze uzupełniając skład załogi. Moja inspekcja jest niestety dwuosobowa. Na cały kraj mam trzy osoby. Takie mamy zasoby, które są stanie kontrolować w ramach SANA.

Forma zgłoszenia niezgodności może być różna. Chciałem przekazać także informację, że otrzymaliśmy telefon z Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) z zapytaniem o sytuację w LOT. Naczelnik wydziału SAFA / SANA udzielił informacji. Nie był to sygnał wywodzący się z naszych raportów. Na marginesie, wszystkie niezgodności natychmiast wpisywane są do bazy danych SAFA i wszystkie nadzory będące członkami EASA mogą natychmiast zobaczyć, co się dzieje. My również mamy podgląd w bazę zdarzeń.

Chciałem powiedzieć, że niezgodności, które były w bazie SAFA, zostały przez nas zamknięte po otrzymaniu informacji od operatora. Operator potwierdził nasze zastrzeżenia. Sytuacja wynikała z błędnych zapisów w instrukcji w części operacyjnej A i D. Część instrukcji operacyjnej A opisuje, jak operator wykonuje operacje lotnicze. W tej części zapisane są pewne standardy. Z kolei część operacyjna D mówi o szkoleniu – treningu w zakresie danego stanowiska – i obejmuje cały personel latający. Poprosiłem dyrektora operacji lotniczych o rozmowę, żeby uzyskać trochę więcej wyjaśnień. Doszliśmy do wspólnej konkluzji, co jest potwierdzone w niezgodnościach i wyjaśnieniach przewoźnika. Powstanie niezgodności w przypadku dwóch pierwszych rejsów, o jakich powie-

działem, czyli do Toronto i Tokio, wynikało z bardzo niefortunnych zapisów w instrukcji operacyjnej część A i D, które są ze sobą sprzeczne. Wytłumaczę, o co chodzi. Jako ULC nie rozpoznajemy kwestii produktowych w PLL LOT. Nie ma znaczenia, czy ktoś jest nazwany serwis dyrektorem lub inaczej. To są kwestie związane z produktem, wizerunkiem, sprzedażą itd. My tego w ogóle nie rozpoznajemy. Rozpoznajemy tylko i wyłącznie kwestie związane z bezpieczeństwem. Z uwagi na różnego rodzaju nazewnictwo w części D dotyczącej szkolenia na poszczególne pozycje w kabinie pasażerskiej dotyczące m.in. produktu i serwisu – nazwanych różnie – nasi inspektorzy wydali ocenę na bazie swojego oglądu i na podstawie instrukcji. Jeden z inspektorów był wcześniej pracownikiem LOT i ocenił sytuację także na podstawie swojej wiedzy z wykonywanych poprzednio obowiązków, co moim zdaniem nie do końca było trafione. Powinniśmy bazować na dokumentach, które są aktualne.

Operator w złożonych wyjaśnieniach zapewnił nas o tym, że wszystkie osoby są bardzo dobrze przeszkolone i linia spełnia wszystkie standardy. Oczywiście przyjmujemy oświadczenia, ale w lotnictwie nie ma nic na wiarę, ponieważ, jak państwo wiecie, przepisy lotnicze w większości pisane są krwią. Dokonaliśmy kolejnych sprawdzeń i przeprowadziliśmy inspekcje.

Operator ma prawo do zmiany instrukcji operacyjnej w części A i D w różnych trybach – tryb zmiany tymczasowej, tryb alarmowy-pilny, czyli w sprawie czegoś, co z uwagi na bezpieczeństwo musi być natychmiast przekazane wszystkim członkom operujących statków powietrznych. LOT złożył wniosek w tej sprawie w tzw. trybie alarmowym. Ma prawo do takiej zmiany. Są dwie kategorie zmian do instrukcji operacyjnej. Jedne podlegają zatwierdzeniu przez prezesa ULC, a drugie nie podlegają. Zmiana, która została wprowadzona wcześniej, nie wymagała zatwierdzenia przez prezesa ULC, natomiast wymagała poinformowania. Mamy prawo wycofać każdą zmianę, niezależnie od tego, czy podlega zatwierdzeniu czy nie. Po analizie zmiany, która została przedstawiona, mniej więcej w ten sposób: „Informujemy, że przyczyną niewystarczającej ilości wykwalifikowanego personelu pokładowego na lot była różnica w interpretacji zapisów instrukcji operacyjnej część A oraz część D. Zgodnie z zapisami instrukcji operacyjnej część A pk4, co pozostaje w pełnej zgodzie z wymaganiami przepisów *Organistion Requirements Cabin Crew*.100 pkt c, została opisana procedura postępowania w przypadku niedyspozycji lub niedostępności starszego członka personelu pokładowego, pełniącego funkcję starszej stewardesy pokładu. Wymagania co do kwalifikacji personelu pokładowego opisane w części D instrukcji operacyjnej jak najbardziej zostały zachowane. Nie zostały zachowane zapisy tabeli będącej załącznikiem do rozdziału 2.4. Tabela opisuje wykaz stanowisk uwzględniających również kwestie standardów obsługi pasażerów”. Tak jak powiedziałem, czytając zapisy, nasz inspektor odniósł się do standardów obsługi pokładowej, a nie do bezpieczeństwa.

Z całą stanowczością mogę stwierdzić, że nie było zagrożenia bezpieczeństwa na żadnym z lotów, które poddaliśmy kontroli.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Były nieprawidłowości.

Wiceprezes ULC Michał Witkowski:

Nieprawidłowości były, natomiast ani przez chwilę nie było zagrożenia bezpieczeństwa.

W dniu 24 października operator przysłał do Urzędu wyjaśnienia odnośnie do stwierdzonych niezgodności oraz informację na temat działań podjętych w celu niedopuszczenia do powtórzenia się takich sytuacji i zamknął niezgodność w centralnym rejestrze niezgodności – my zamknęliśmy. Reakcja i podjęte działania są dowodem na to, że w PLL LOT działa system compliance, czyli monitorowania zgodności oraz system zarządzania bezpieczeństwem.

W trybie alarmowym złożono projekt zmian instrukcji operacyjnej usuwający rozbieżności między dwiema częściami instrukcji dotyczących interpretacji zapisów związanych z wymaganiami, kwalifikacjami i uprawnieniami personelu pokładowego. W dniu 25 października odrzuciliśmy projekt złożony przez LOT i poprosiliśmy o przesłanie dodatkowych informacji. W przesłanej dokumentacji brakowało analizy ryzyka. Jedno-

cześnie wykonaliśmy kolejne inspekcje. Poleciłem inspektorom losowo wybrać inspekcję. Tym razem inspekcję przeprowadzono w samolocie lecącym do Nowego Jorku. Inspekcja nie wykazała żadnych niezgodności. Zatem można powiedzieć, że niezgodności pojawiły się na wstępnym etapie strajku, natomiast po wyprostowaniu kwestii niezgodności przestały występować, co nas cieszy, bo to oznacza, że system działa.

W dniu 27 października PLL LOT przesłały analizę ryzyka, która zakłada, że dwie starsze stewardesy na pokładzie Boeinga 787 wystarczą do zabezpieczenia ewakuacji. Nie zaakceptowaliśmy analizy ryzyka. Wyjaśnię dlaczego. Przewoźnik jest w zgodzie z przepisami europejskimi. Natomiast należy pamiętać o tym, że przewoźnik przez lata swojego funkcjonowania wypracował pewnego rodzaju standardy i określił to w instrukcji operacyjnej. Należy to czytać w sposób następujący. Prawo funkcjonujące – jak najbardziej. Prawo przewoźnika do zmiany zapisów – oczywiste, bo to on jest właścicielem i prezes LOT za to odpowiada. Z drugiej strony musimy się odnieść do standardów, które były wcześniej. W naszej ocenie było to obniżenie standardów. Na przykład, obniżenie wymogu 2000 godzin dla personelu pokładowego do 1000 godzin. Poprosiliśmy operatora, żeby dokonał oceny i przedstawił wyjaśnienie, czy jest to bezpieczne i z czego to wynika. Robiliśmy także benchmark porównania z innymi liniami lotniczymi – m. in. w Lufthansie. Podzwoniliśmy po kolegach z nadzoru w innych krajach, którzy skutecznie przekazali nam informacje o tym, jak jest to ułożone w liniach lotniczych. Kontaktowaliśmy się również z innymi operatorami, żeby zobaczyć, jakie są wymagania. Nadzory nie narzucają wymagań. Operatorzy wypracowują wymagania przez lata. LOT wypracował bardzo dobry standard. Należy jednak pamiętać, że sytuacja była awaryjna – wyjątkowa.

Generalnie przewoźnik zastosował standard polegający na tym, aby nie odwoływać rejsów, nie niszczyć siatki połączeń i zachować ciągłość operowania. Pierwsze pytanie, które nasuwa się rozsądnemu inspektorowi, dotyczy tego, czy utrzymanie biznesu i siatki połączeń nie odbywa się kosztem obniżenia standardów bezpieczeństwa. Powiem szczerze, że taka sytuacja nie miała miejsca. Gruntownie to badaliśmy. Za chwilę przedstawię dowód tego badania. Nie mogę państwu wszystkiego powiedzieć z przyczyn, które wyjaśnię.

Jeśli chodzi o kwestię braku umundurowania, to PLL LOT S.A. potwierdziły, że był to incydentalny przypadek. Członek załogi posiadał na sobie jedynie kamizelkę opaskową z napisem LOT. Na taką sytuację przewoźnik jest bardzo dobrze przygotowany. Na czas strajku umundurowanie dla załóg było przygotowane w budynku, do którego w celach operacyjnych chwilowo przeniesiono biuro odpraw załóg. W rozmowie z dyrektorem odpowiedzialnym za operacje lotnicze wyjaśniliśmy jednostkowy przypadek braku kompletnego umundurowania u jednego z członków personelu pokładowego. Osobiście często podróżuję i z racji mojego wykształcenia i przygotowania twierdzę, że muszę jednoznacznie rozpoznawać personel pokładowy. Ktoś musi mi pomóc w ewakuacji. Radzę sobie raczej sam, ale w sytuacji zadymienia lub innej sytuacji wolałbym, żeby na pokładzie były osoby, które są identyfikowalne. Przewoźnik spełnił również te wymogi, aczkolwiek rzeczywiście nie powinna się zdarzyć sytuacja, w której personel podróżuje w niestandardowym umundurowaniu. To wydarzenie jest w postępowaniu wyjaśniającym.

Mamy kontakty robocze z każdym krajem – FAA, Transport Canada itd. – który jest w systemie bezpieczeństwa lotniczego. Na bieżąco wymieniamy się informacjami. Z tego, co pamiętam, w żadnym innym porcie lotniczym w dniach od 19 do 24 października samoloty typu Boeing 787 nie były poddane podobnej kontroli, czyli byliśmy jedynym nadzorem, który przeprowadził kontrole samolotów i członków załóg.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, jak ważny dla bezpieczeństwa pasażerów jest personel pokładowy, szczególnie w sytuacji ewakuacji i niebezpieczeństw, które mogą przytrafić się w trakcie lotu. Przepraszam bardzo, ale będę musiał odnieść się do treści poszczególnych…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam pana na chwilę. Chciałem poinformować państwa posłów, że głosowania mamy o godz. 13.00, a salę mamy do godz. 13.00. Jeżeli państwo będą zainteresowani zadawaniem pytań, będziemy musieli zrobić oddzielną sekwencję.

Moim zdaniem informacja, którą pan prezentuje jest świetna, bardzo ważna i dobra. Natomiast zastanawiam się nad tym, czy nie wchodzimy zanadto w szczegóły. Gdy zaczniemy mówić o kołnierzykach w ubiorach stewardes…

Wiceprezes ULC Michał Witkowski:

Panie przewodniczący, gwoli wyjaśnienia, niestety jestem gadułą. Co zrobić? Trudno. Chciałbym tylko przekazać informacje w odpowiedzi na zadane pytanie. W pytaniu postawiona jest teza, z którą nie mogę się zgodzić, a mianowicie, że poziom bezpieczeństwa był obniżony. Były obniżone pewnego rodzaju standardy wynikające z zapisów instrukcji operacyjnej. Natomiast nie stwierdziłem faktu obniżenia bezpieczeństwa pod kątem personelu pokładowego lub procedur. Proszę mi wierzyć, moje doświadczenie w stwierdzaniu różnych rzeczy jest dosyć duże. Zróbmy tak, jeżeli państwo mają do mnie pytania, serdecznie zapraszam. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o wypowiedź szefa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a następnie przejdziemy do dyskusji. Proszę bardzo.

Pełniący obowiązki prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni goście, przedstawię krótką i syntetyczną informację na temat działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w dniach 17-26 października 2018 r., czyli w trakcie trwania akcji społecznej w PLL LOT.

PAŻP jest organizacją, której podstawowym celem jest zapewnianie bezpiecznego, sprawnego i ekonomicznego przepływu w ruchu lotniczym. Swoje usługi kierujemy do praktycznie wszystkich linii lotniczych latających i poruszających się w europejskiej przestrzeni powietrznej, w której dziennie notujemy prawie 3 tys. operacji płatnych.

PAŻP od 17 października br. brała udział w posiedzeniu sztabu kryzysowego w związku z planowanym rozpoczęciem od 18 października akcji społecznej dwóch związków zawodowych działających w PLL LOT S.A. W dniu 17 października br. w wyniku informacji o planowanej akcji i możliwych zakłóceniach w obsłudze pasażerskiej przez PLL LOT S.A. w Agencji został powołany zespół kryzysowy w składzie: zastępca prezesa PAŻP ds. żeglugi powietrznej, przedstawiciele biura służb ruchu lotniczego, czyli służb operacyjnych bezpośrednio nadzorujących przestrzeń powietrzną Polski, przedstawiciele biura bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego oraz rzecznik prasowy PAŻP. Celem zespołu było zapewnienie płynności ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej oraz przygotowanie scenariuszy na wypadek powstania ewentualnych zakłóceń w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej, a w szczególności w przestrzeni kontrolowanej dla regionu Warszawy i wszystkich lotnisk położonych na terenie województwa mazowieckiego oraz łódzkiego.

Podczas posiedzenia zespołu w PAŻP podjęto decyzję o czasowym zwiększeniu w dniu 18 października 2018 r. obsad w organach kontroli ruchu lotniczego o czterech dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego – obszar kontroli zbliżania – 1, obszar kontroli wieży – 1.Co do zasady miały one obsługiwać ewentualne spiętrzenia w ruchu w przypadku ich powstania. W szczególności po zakończeniu akcji społecznej i zapewnieniu ruchu rozlotowego i dolotowego na lotnisku Chopina, najbardziej narażonego na wpływ akcji społecznej. Ponadto podjęto decyzję o stałym udziale przedstawiciela PAŻP w sztabie kryzysowym organizowanym przez PLL LOT S.A. oraz PP „Porty Lotnicze".

Kierownictwo PAŻP poinformowało wszystkich pracowników operacyjnych o możliwych trudnościach związanych z akcją społeczną, wskazując na konieczność pozostawania w pełnej gotowości operacyjnej służb ruchu lotniczego, kontrolerów ruchu lotniczego oraz techników. Jednocześnie służby prasowe PAŻP przygotowywały projekty komunikatów skierowane do mediów, opisujące bieżącą sytuację ruchową w polskiej przestrzeni

powietrznej oraz informacje na okoliczność ewentualnego wstrzymania ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej.

W dniu 18 października o godz. 4.45 w posiedzeniu sztabu kryzysowego uczestniczył zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej wraz z rzecznikiem prasowym, których po odprawie i analizie bieżącej sytuacji zastępowali inni pracownicy z kierownictwa operacyjnego PAŻP bezpośrednio nadzorujący pracę przepływu ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

W kolejnych dniach trwania akcji społecznej przedstawiciele PAŻP uczestniczyli w posiedzeniach sztabu kryzysowego, pozostając w stałym kontakcie z PLL LOT S.A. oraz PP „Porty Lotnicze". Tym samym, po ocenie sytuacji bieżącej dotyczącej przepływu ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, a w szczególności po dokonaniu oceny wpływu akcji społecznej w PLL LOT S.A. na działalność PAŻP, od dnia 19 października br. Agencja nie zapewniała dodatkowej kadry operacyjnej. Pozostawiała jednak w gotowości służby operacyjne do ewentualnego niwelowania zakłóceń.

Chciałbym podkreślić, że w związku z przeprowadzoną akcją społeczną w opisanych przeze mnie dniach nie stwierdzono znaczących opóźnień w ruchu lotniczym. Dodam, że od 3 lat PAŻP dokłada wszelkich starań w celu redukowania ewentualnych opóźnień, tak aby każdy pasażer, po pierwsze, bezpiecznie, a po drugie, punktualnie, mógł dolecieć do swoich portów destynacji. Prowadzimy bezpośredni, operacyjny dialog z zespołem operacyjnym PLL LOT S.A. oraz PPL, w ramach którego koordynujemy wszelkiego rodzaju działania oraz ewentualne opóźnienia. Jest to dosyć krytyczna współpraca ze względu na to, że polska przestrzeń powietrzna oraz Polska jest krajem granicznym Unii Europejskiej i NATO. Jest więc narażona na wpływ nieregulowanego ruchu z Bliskiego i Dalekiego Wschodu, a w szczególności z rejonu Moskwy. Dlatego, aby minimalizować lub niwelować opóźnienia, które mogłyby powstać po stronie polskiego przewoźnika oraz innych przewoźników startujących i lądujących w polskich portach lotniczych, prowadzimy bieżącą, ciągłą współpracę w ramach planowania i nadzorowania przepływu ruchu lotniczego.

Jeżeli państwo będą mieli do mnie pytania, pozostaję w gotowości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Obecnie państwo posłowie. Przyjmujemy zgłoszenia. Pierwszy jest pan przewodniczący Żmijan, później pan poseł Suchoń, pan poseł Lamczyk i pani poseł Paluch. Na razie pierwsza część. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w pierwszych słowach zwracam się do pana ministra i przedstawiciela pana premiera. Zwracam uwagę, zresztą panowie daliście temu wyraz, że sytuacja w LOT była bardzo trudna, a z waszej strony niestety nie było żadnych działań. Potrzebne były decyzje. Za chwilę postaram się wykazać jakie.

Fakt, że sytuacja była poważna, potwierdzają wypowiedzi przedstawiciela ULC i przedstawiciela PAŻP. Widać, że państwo poczuliście ciężar sytuacji i dobrze. Osobiście jestem przekonany, że nie było zagrożenia. W pana wypowiedzi pojawiały się wątpliwości co do przekroczenia wymagań. Miał pan z tym trochę kłopotu, ale rozumiem pana. To jednak nie są żarty. To nie jest kwestia lojalności wobec przełożonych. Jest to kwestia bezpieczeństwa, więc dobrze, że pan potwierdził, iż były przekroczenia wymagań.

Podzielam zdanie pana ministra, że byłoby dobrze, gdyby problemy w firmie były dyskutowane i rozwiązywane bez pośredników. Powstaje jednak pytanie, czy gdyby nie media, to dowiedzielibyśmy się o sytuacji w LOT?

Mam pytanie do przedstawiciela ULC. Czy w tej nadzwyczajnej sytuacji były wnioski w sprawie obniżenia wymogów w instrukcji operacyjnej w zakresie obsad kabinowych? Były. Oczywiście może jest to naturalny proces i prawo przewoźnika do takich czynności, ale czy to buduje wiarygodność przewoźnika, gdy ma to miejsce nie w drodze systemowej pracy, ale w sytuacji nadzwyczajnej? Nie, to nie buduje wiarygodności, ponieważ pasażer wie, że operator obniża wymogi w zakresie bezpieczeństwa w sytuacji nadzwyczajnej – z powodu braku personelu.

Tak *à propos* informacji o podwyżkach dla pilotów i stewardes. Czy podwyżek nie proponowano niedoświadczonym stewardesom, żeby zapewnić komplet obsady kabinowej? To są pytania, które się zrodziły i proszę się nie dziwić, że są stawiane.

Najwięcej uwag mam do pana prezesa. Moja kariera zawodowa pozwala na zadanie panu paru pytań. Na szczęście media pokazały, jak wyglądała pana współpraca z załogą, szczególnie wtedy, gdy pańscy strajkujący współpracownicy nie mieli nawet dostępu do urządzeń sanitarnych. To pokazało pana dobrą wolę. Na posiedzeniu Komisji się pan uśmiecha, gdy zadajemy trudne pytania. Zachował się pan bardzo nieodpowiedzialnie. Tymczasem dzisiaj mówi pan, że chce realizować marzenia – rozumiem jakie. Chcę panu powiedzieć na podstawie własnego doświadczenia, że marzenia pan zrealizuje wówczas, gdy będą tożsame z marzeniami pana współpracowników.

Panie ministrze, pan premier i pan powinniście wkroczyć wówczas, gdy pan prezes pozwolił sobie na zwolnienie kilkudziesięciu doświadczonych pracowników – pilotów i stewardes. Pan prezes sam się przekonał, że nic nie znaczy bez tych pracowników. Nic nie znaczy z maszynami. To załoga powinna skierować wnioski do sądu, o których pan prezes dzisiaj mówił. Pan minister powinien skierować wniosek do sądu w sprawie pańskiej odpowiedzialności. Szantażował pan pracowników, że będą płacić za straty. Jest pan współwinny tych strat i powinien je pan pokryć. Załoga powinna złożyć doniesienie na pana w tej sprawie. Już w starożytności Monteskiusz mówił: „Jeżeli chcesz rządzić ludźmi, to nie pędź ich przed sobą, tylko spowoduj, żeby podążali za tobą". Wtedy…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie pośle, Monteskiusz żył w XVIII wieku.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Spokojnie, pani mi nie przerywa. Wtedy pan będzie realizował swoje marzenia i osiągał wyniki.

Chciałbym zwrócić się do przedstawiciela pana premiera, ponieważ LOT jest ważnym przedsiębiorstwem. Przedsiębiorstwo działa na podstawie szczególnej ustawy. Proszę nie zapominać, że w tym przedsiębiorstwie pracują ludzie, którzy działają także na podstawie ustawy o związkach zawodowych.

Panie prezesie, faraon też budował piramidy, tylko budował je niewolnikami. Czy chce pan iść tą drogą? Pan powinien mieć partnerów w pracy. Tymczasem wykazał pan arogancję wobec tych ludzi.

Zwracam się do przedstawiciela premiera. Przede wszystkim trzeba uporządkować podległość. W Komisji nie wiemy, kto jest kompetentny. Panie ministrze, rozmawialiśmy o tym przy okazji CPK. Gdy zapytałem pana ministra Adamczyka o sytuację w LOT, powiedział, że to nie jest jego kompetencja. W związku z tym uporządkujcie także te sprawy. Łatwiej będzie przywoływać do siebie pana prezesa i łatwiejsza będzie komunikacja. Dzisiaj pewnie pan prezes nie ma jasnego odczucia komu podlega i przed kim powinien się rozliczać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń, a następnie pan poseł Puda i pan poseł Lamczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że nikogo nie trzeba przekonywać, iż kwestia bezpieczeństwa operacji lotniczych to temat niezwykle istotny. Chciałbym zabrać głos w tej sprawie.

Po pierwsze, kwestia ludzi. Mam poglądy liberalne, ale szczerze powiedziawszy nigdy nie przyszłoby mi do głowy, aby w państwowej spółce zostawiać na lodzie kobiety w ciąży. Bardzo bym prosił pana prezesa o informację, czy prawdą jest, iż kobiety, które stanowią personel pokładowy były zatrudnione na podstawie umów cywilnoprawnych. W związku z tym nie były zabezpieczone w kompleksowy sposób, w jaki kobiety w ciąży powinny być zabezpieczone i były pozostawiane na lodzie.

Wydaje mi się, że protest, który miał miejsce ma znacznie szersze i głębsze podłoże niż to, o jakim mówił pan prezes, tj. inspiracja związana z działaniami politycznymi. Kwestie, o których mówię docierały do opinii publicznej znacznie wcześniej i wydaje

się, że ze względu na bezpieczeństwo pasażerów LOT-u nie można było tego ignorować. Mam wrażenie, że zabrakło zdrowego podejścia do budowania dobrych relacji z personelem. Nie mamy żadnych wątpliwości, że LOT, jak każda inna spółka, powinien działać w ramach sytuacji gospodarczej i powinien mieć pozytywne wyniki ekonomiczne. Na dobrą sytuację firm lotniczych składa się sposób budowy relacji z personelem. Jeżeli budowa relacji zostanie zaniedbana, to niestety, ale to będzie miało negatywny wpływ również na bezpieczeństwo. Bardzo proszę pana prezesa o informację w tej sprawie.

Chciałbym trochę rozszerzyć kwestię bezpieczeństwa o samoloty bombardier – w skrócie Q400. W tym roku mieliśmy serię incydentów. Nie pojawiła się nagle i nie są to incydenty tylko i wyłącznie z tego roku. U nas miały przebieg szczególny. W jednym przypadku doszło do mocno awaryjnego lądowania na lotnisku Okęcie. W związku z tymi incydentami pojawiły się informacje o niestosowaniu się do zaleceń płynących z niektórych biuletynów technicznych producenta samolotów. Bardzo proszę o informację w tej sprawie. Czy stosowane są zalecenia z biuletynów producentów – nie tylko Bombardiera? Jaka jest procedura w LOT w stosunku do samolotów całej floty? Czy zalecenia płynące z biuletynów realizowane są w całości czy tylko w części? Czy państwo wybierają te, które są realizowane, i następnie oceniają pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo? Proszę przedstawiciela ULC o wyjaśnienie, czy to podlega kontroli. Czy państwo analizują biuletyny? Czy otrzymujecie biuletyny w takim samym zakresie co użytkownicy samolotów? Proszę o kompleksową informację dotyczącą bezpieczeństwa związanego z zaleceniami technicznymi producentów samolotów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w ostatnim czasie niejednokrotnie miałem przyjemność podróżowania PLL LOT. W jedną stronę innym modelem, a w drugą – wspomnianym już wcześniej bombardierem. Pogoda nam nie sprzyjała. Z tego powodu oraz może z innych powodów zaczęliśmy się z panem wiceministrem zastanawiać nad tym, jak zmienia się sytuacja na lotnisku Okęcie, gdy pogoda się pogarsza. W jaki sposób, teoretycznie, przebiega akcja lądowania samolotu będącego w zagrożeniu na lotnisku Chopina? Akurat zdarzyło się, że mieliśmy możliwość lądowania na tym lotnisku. Lecieliśmy samolotem bombardier. Czy niektóre samoloty przy złej widoczności mogą lądować, a inne nie? Czy system ILS pozwala naszej pełnej flocie lądować na lotnisku Okęcie? Jakie to ma bezpośrednie skutki na inne operacje na lotnisku? Mam na myśli akcję związaną z sytuacją lądowania samolotu w zagrożeniu. Czy generuje to jakiekolwiek opóźnienia albo inne skutki? Jeżeli tak, to co decyduje o tym, na które lotnisko samolot jest kierowany? Ile sytuacji newralgicznych z udziałem samolotu – nie tylko Dash 8 – miało miejsce na terytorium Polski w ostatnim czasie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk, a następnie pani poseł Paluch. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście bezpieczeństwo pasażerów jest najbardziej istotne. O to wszyscy się baliśmy, gdy dowiedzieliśmy się, że we wrześniu odwołano 333 loty, a prawie 3 tys. lotów było opóźnionych.

Po drugie, z Mazowieckiej Rady Dialogu Społecznego doszły informacje, że obecni na niej piloci powiedzieli, że latają maszynami, do których sprawności mają dużo zastrzeżeń. Na marginesie, po posiedzeniu rady skierowano pismo do ABW. Jaki jest odzew służb na kwestie poruszane na MRDS?

Chciałbym poruszyć kwestię tzw. samozatrudnienia. Około 40% załogi jest na samozatrudnieniu. O ile mi wiadomo, przepisy Unii Europejskiej nie dopuszczają takiej formy zatrudnienia w transporcie. Co pan powie na ten temat? Panie prezesie, w radiu wypowiedział się pan, że pilot wykonujący pracę nie jest pod zarządem PLL LOT. Zatem pilot, który jest w powietrzu, nie podlega spółce. Jak rozumieć to kuriozalne stwierdzenie?

Z analizy wszystkich wypadków lotniczych na świecie po II wojnie światowej wynika, że 75% katastrof spowodowanych jest czynnikiem ludzkim. Widzieliśmy, jaka atmosfera panowała w LOT. Krótko mówiąc, była zła. Przypadkowe załogi, a jeżeli załoga nie jest zgrana, to wiadomo, czym to grozi.

Panie prezesie, mówił pan o podtekście politycznym. Nie, my baliśmy się o bezpieczeństwo pasażerów. Nigdy nie było problemów z wizerunkiem i wiarygodnością. Panie prezesie, jak odbudować wiarygodność i wizerunek LOT, który niestety został nadwerężony? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Paluch. Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, trochę mnie dziwi dzisiejszy wniosek. Pamiętam sytuację sprzed kilku lat. W Komisji Infrastruktury pracuję od 2009 r. i pamiętam, gdy do nas, posłów opozycji, przyszli pracownicy LOT, prosząc o wsparcie i pomoc przeciwko temu, co działo się w LOT, a co robiły poprzednie zarządy, czyli outsourcing, jeśli chodzi o załogę i podobne działania. Teraz jak widzimy punkt widzenia zależy od miejsca siedzenia. Nagle państwo, którzy realizowali tę politykę 4-5 lat temu, jesteście pierwszymi obrońcami ludu. Dziwić się jest rzeczą ludzką i trudno odmówić sobie tej refleksji.

Mocno się dziwię postawie załogi LOT, zwłaszcza jeżeli przeanalizujemy wyniki LOT i weźmiemy pod uwagę, jak spółka dołowała jeszcze kilka lat temu. W 2016 r. wyniki były już lepsze. Rok później było jeszcze lepiej – prawie 300 mln zł zysku. Przepraszam, ale praca w firmie lotniczej nie leży na ulicy. W swoim horyzoncie celów i w ocenie sytuacji załoga powinna mieć na uwadze istotny czynnik, którym jest funkcjonowanie firmy – funkcjonowanie bezkolizyjne. Jaki jest sens uporczywego piłowania gałęzi, na której się siedzi przez załogę LOT? Tak bowiem to oceniam. Nie jestem liberałem. Mam za sobą kilka lat działalności w „Solidarności", ale trudno o inną refleksję, gdy widzi się, że firma po latach dołowania wychodzi na prostą, a załoga zaczyna strajk.

Jaka jest suma strat spowodowanych strajkiem? W obrocie publicznym padały różne kwoty. Czy jest ostateczne podsumowanie strat? Jak państwo z zarządu LOT oceniacie kwestię pewnego nadwerężenia wiarygodności firmy? Strajk zawsze powoduje pewną stratę. Jaka jest ocena zarządu tej kwestii? Jak sytuacja strajkowa będzie rzutowała na sytuację spółki w następnych miesiącach?

Jestem posłem z Podhala. Pamiętam, gdy 5-6 lat temu zadawano pytania poprzednim władzom LOT o skasowane loty do Chicago w sytuacji, w której połowa rodziny jest za wodą. Ludzie podróżują za ocean na śluby, komunie, imieniny, urodziny i wszelkie inne uroczystości rodzinne. W maju, gdy zdarzyło mi się lecieć na trzeciomajową paradę do Chicago, to przepraszam, ale z głupia frant, ni gruszki, ni z pietruszki spotkałam starego kolegę, który leciał tam na komunię siostrzeńca. Przepraszam za zupełnie prywatne spostrzeżenia, ale ten prywatny ogląd sytuacji zbiega się ze statystykami. Przecież wiadomo, że jeżeli jest milionowa populacja Polaków w Chicago i milionowa pozostała w kraju, to oczywiste, że w miarę poprawy sytuacji materialnej będą się odwiedzać, a więc latać. Jaki był sens likwidacji tego połączenia? Okazało się, że zdrowy rozsądek zwyciężył i połączenie zostało odbudowane, a rozsądne działania sprawiają, że połączenie się sprawdza.

Wracam do kwestii stosunku załogi do interesu firmy. Czy państwo pytaliście o to? Czy załoga potrafi to jakoś uzasadnić? Patrzę z boku i te rzeczy nie mieszczą mi się w głowie. Firma po dwóch latach przestała dołować, a załoga zaczyna strajk jakby chciała jutro rozstać się z pracą.

Proszę o ocenę strat dla spółki spowodowanych tą sytuacją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący chciałby uzupełnić wypowiedź. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jedno zdanie. Proszę mi wybaczyć. Bardzo dziękuję pani poseł Paluch. Przywołałem Monteskiusza – chciałem Konfucjusza. Przepraszam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Było o piramidach, a teraz o Konfucjuszu. Obecnie pan minister Grabarczyk. Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałbym zaoponować w dwóch kwestiach. W pierwszych dwóch wypowiedziach przedstawicieli pana premiera – pana dyrektora i pana prezesa – pojawiło się określenie strajku nielegalnego. Proponuję, aby unikać tego rodzaju wypowiedzi, przynajmniej tu – na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Jedyny fakt, który mamy w tej chwili to wczorajszy wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie. Oddala on powództwo zarządu, a więc rozstrzyga merytorycznie. Trwa dialog. Proponuję, żeby nie podgrzewać tego, co dzieje się w firmie. Działamy w sposób publiczny i mówmy prawdę.

Korzystając z okazji, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji mamy przedstawicieli strony społecznej, chciałbym prosić, aby pan przewodniczący dopuścił również do głosu stronę społeczną. Chciałbym, żeby państwo przedstawili swoją ocenę sytuacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. W pierwszej kolejności zawsze udzielam głosu posłom. Nie przyszłoby mi do głowy, żeby nie udzielić głosu państwu ze strony społecznej. W tej chwili umożliwię udzielenie odpowiedzi na pytania ze strony państwa posłów. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Mikołaj Wild:

Postaram się odpowiedzieć na pytania w kolejności ich zadawania. Odnosząc się do wypowiedzi pana posła Żmijana najpierw komplement. Nikt tak pięknie nie potrafi się troskać jak pan poseł. Jestem fanem kreatywnego talentu pana współprzewodniczącego. Muszę jednak zaprotestować w stosunku do jednej rzeczy. W sposób zawoalowany zasugerował pan, że siedzący obok mnie urzędnik nie mówi pewnych rzeczy z powodu źle pojętej lojalności. Pomijam, że to nie prawda. Natomiast przechodzenie nad pewnymi rzeczami do porządku dziennego, sugerowanie i nieskomentowanie przeze mnie takiej sugestii oznaczałoby, że aprobujemy takie standardy. Otóż nie aprobujemy. Mieliście państwo możliwość usłyszenia kompletnego i kompetentnego przedstawienia sprawy z punktu widzenia ULC. Jeżeli nie zgadzacie się z którymś z wniosków ULC, powiedzcie to, ale, na Boga, nie mówcie, że to co zostało napisane, zostało sfałszowane. Taka była sugestia pana posła, który powiedział, że „wiem, że robi pan coś z lojalności". Nie, tu siedzi osoba, której obowiązkiem jest mówienie mi i państwu rzeczy niepopularnych…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

…w wypowiedzi pana prezesa było zawahanie…

Sekretarz stanu w MI Mikołaj Wild:

Rozumiem. Z troski o szeroko pojętą jakość życia publicznego nie dopuszczajmy do takich rzeczy, nawet szanując konwencję polityczną.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę dalej, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Mikołaj Wild:

Kolejna sprawa dotyczy roszczeń. Jak można było doprowadzić do sytuacji dochodzenia roszczeń od pracowników? Gwoli ścisłości przypomnę, że wczoraj oddalono powództwo, dlatego że roszczenia są dalej idące, czyli, jeżeli można dochodzić odszkodowania, to nie dochodzi się ustalenia.

Jeżeli sądowy zakaz jest łamany przez bezprawne działanie i w związku z tym bezprawnym działaniem powstaje szkoda, a związek przyczynowy między złamaniem zakazu a szkodą jest ewidentny, to obowiązkiem zarządu jest dochodzenie roszczenia. Oczywiście potem może być to położone na stole w ramach negocjacji. Strony mogą

od tego odstąpić w imię spokoju społecznego, który uważam, że jest potrzebny spółce. W tym zakresie zgadzam się w całej rozciągłości z głosem pana ministra Grabarczyka. W spółce potrzebny jest przede wszystkim spokój i nieeskalowanie sytuacji społecznej. Obowiązkiem zarządu jest dochodzenie. Gdyby tego nie robił, mógłby zostać pociągnięty do odpowiedzialności przez właściciela.

Jak wygląda organizacja zarządzania sektorem lotniczym w Polsce? Ministerstwo Infrastruktury działa jako regulator. Prezes Rady Ministrów wykonuje uprawnienia właścicielskie z tytułu posiadania akcji w PLL LOT S.A. Można się spierać, czy jest to optymalne, ale jest to system bardzo transparentny. Nie musi występować, bo równie dobrze minister infrastruktury mógłby nadzorować LOT. W obecnej sytuacji nie ma zarządzania LOT i ULC w jedną ręką. To jest sytuacja podobna do tej, która związana jest z wyodrębnieniem pełnomocnika rządu do infrastruktury krytycznej i funkcjonowania ministra energii. Nie jest to nic nadzwyczajnego. Oczywiście można to poukładać inaczej, zwłaszcza że nie ma tutaj takich reguł jak przy infrastrukturze energetycznej. Całkowicie nie przyjmuję jednak zarzutu, że coś jest nie tak. Chcę podkreślić, że staramy się przedstawić sprawę maksymalnie kompleksowo z obu stron.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Pudy dotyczące procedur lądowania awaryjnego na lotnisku Chopina, poproszę prezesa PAŻP o udzielenie odpowiedzi, ponieważ jest najbardziej kompetentny, gdyż PAŻP sprowadza nam bezpiecznie samoloty na ziemię.

Jeżeli chodzi o sytuację opisaną przez pana posła Lamczyka, w której piloci na Radzie Dialogu Społecznego informowali, że latają na niesprawnych maszynach, to jest to dokładnie sytuacja, o jakiej mówiłem. Na wojnie pierwszą ofiarą jest prawda. Jeżeli zdarza się sytuacja, o której mówili piloci, to powinna być przedmiotem doniesienia do prokuratury, ale nie powinno być to przedmiotem targów i negocjacji na Radzie Dialogu Społecznego. Jest to całkowicie mylne stawianie sprawy. Wykorzystywanie tego w sporze z pracodawcą jest co najmniej niestosowne. Jeżeli zdarzył się chociaż jeden taki przypadek, to powinno być to zbadane przez odpowiednie służby. Jeśli się jednak nie zdarzyło, to znowu, obowiązkiem zarządu jest dochodzenie dobrego imienia linii lotniczej, którą reprezentuje. Nie rozwijam tego wątku, ponieważ poruszyłem go wcześniej.

Zgadzam się z poglądem pana ministra Grabarczyka, że należy przywiązywać właściwą miarę do spraw i wczorajszego zdarzenia. Mamy do czynienia z powództwem o ustalenie, w którym sąd nie orzekł po czyjej stronie jest racja, próbując nakłonić strony do polubownego zakończenia sprawy i nie eskalować sporu swoim rozstrzygnięciem w jedną lub drugą stronę. Uważam, że jest to rozwiązanie bardzo wyważone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz strona społeczna. Proszę bardzo.

Wiceprzewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego w PLL LOT S.A. Agnieszka Szelągowska:

Chciałabym powiedzieć kilka sów w nawiązaniu do tego, co powiedział pan minister Wild.

Po pierwsze, wczoraj pani sędzia zaproponowała polubowne załatwienie sprawy. Niestety strona zarządu nie skorzystała z tej opcji. Nie jestem w stanie państwu powiedzieć dlaczego. Trzeba zapytać stronę LOT.

Padło stwierdzenie, że pracownicy LOT otrzymali 40 mln zł podwyżki. Chciałam państwu powiedzieć, że te pieniądze związane są tylko z tym, że ludzie przechodzą w grupach zaszeregowania. Nie są to podwyżki. Po prostu ludzie przechodzą z jednej grupy zaszeregowania do drugiej. Przechodzą na inne stanowiska, co jest związane z innymi poborami. Podwyżek w LOT nie było. Może pan prezes powie, w jakiej wysokości była premia za III kwartał? Była to kwota 30 zł netto miesięcznie.

Dlaczego pracownicy LOT się buntują? Dlaczego jest im tak źle? To w odpowiedzi pani poseł. Pani poseł, od wielu lat prowadzimy dialog z pracodawcą. Niestety żadne nasze postulaty nie są słuchane. Nie mówię tylko o postulatach finansowych. Mówię o bardzo wielu rzeczach, które związane są ze stosunkami społecznymi w firmie oraz z tym, jak traktuje się pracowników itd. Nie chodzi tylko o pieniądze. Proszę wziąć to pod uwagę.

Dialog nie jest dialogiem. To jest monolog. Po prostu słuchamy wypowiedzi różnych osób. Żadne nasze problemy nie są rozwiązane od wielu lat. To nie jest kwestia tego, że buntujemy się, bo nie dostaliśmy pieniędzy. To również, ale to nie wszystko. Uważamy, że firma, która zarobiła 300 mln zł w ubiegłym roku, powinna częścią tych pieniędzy podzielić się ze swoimi pracownikami. Niestety podzieliła się tylko z zarządem. Zarząd dostał 2,5 mln zł premii, natomiast pracownicy nie dostali żadnych podwyżek ani środków z podziału zysku.

Padło pytanie o straty w wyniku strajku. Proszę państwa, podam państwu dane na temat tego, jak strajk jest wyceniany przez LOT. Gdy w maju nie odbył się strajk, firma LOT wyceniła nieodbyty dwudniowy strajk na kwotę prawie 1,8 mln zł. Później firma LOT założyła związkom zawodowym sprawę o uznanie nieważności referendum. Wówczas wyceniła 1 dzień strajku na 20 mln zł. Obecnie do publicznej wiadomości podano, że strajk długości 14 dni kosztował spółkę 15 mln zł. Nie wiem, jak pan prezes do tego się odniesie, ale wydaje mi się, że jest dużo nieścisłości w danych, które podaje firma.

Pan Mikołaj Wild wspomniał o zespole ds. lotnictwa w ramach Rady Dialogu Społecznego. Chciałam powiedzieć, że na początku października, a więc jeszcze przed podjęciem decyzji o strajku, wnieśliśmy o rozmowę w ramach zespołu na temat sytuacji społecznej w LOT, mając nadzieję na to, że uda się wypracować jakieś rozwiązania. Niestety pani Iwona Zalewska-Malesa z Departamentu Lotnictwa przekazała mi informację, że prośba o spotkanie zespołu została przekazana sekretarzowi stanu – panu Mikołajowi Wildowi. Jednak z uwagi na informacje uzyskane z PLL LOT, że prowadzony jest dialog społeczny w celu unormowania sytuacji nie została podjęta decyzja o zwołaniu zespołu w przedmiotowej sprawie. Panie ministrze, tak, powiedziałam, że nie mogę przyjść na ostatnie spotkanie. Przyznam szczerze, że nawet trochę nie chciałam przyjść. Wypowiedzi pana kapitana Rzeszota na RDS skutkowały jego ukaraniem karą nagany. Obecnie jako związkowcy mamy podpisane porozumienie, w którym zakłada się ciszę medialną. Dzisiaj wypowiadam się z duszą na ramieniu, bo nie wiem, czy nie dostanę jakiejś kary.

Panie ministrze, gdy trzeba było zwołać zespół, nie zdecydował się pan na to. Proszę teraz nie mówić stronie społecznej, że sama rezygnuje z próby porozumienia i dialogu.

Jak funkcjonował LOT podczas strajku? Chciałam powiedzieć, że z mojego punktu widzenia, jak również całej strony społecznej odpowiedzialność za strajk ponosi zarząd LOT. Prezes ani nikt z zarządu nie podjął konstruktywnego dialogu. Nie podjął próby porozumienia. Dialog nie istniał. Pan prezes uważał, że jako strona społeczna nie jesteśmy w stanie zmobilizować pracowników, zaś pracownicy nie są dostatecznie zdeterminowani, żeby wprowadzić strajk. Pomylił się. Widziałam, że pierwszego dnia traktował to bardzo lekko, ale im dłużej to wszystko trwało, tym większe powodowało u niego zdenerwowanie. Poprowadził tę sprawę fatalnie. Wizerunkowo dla firmy było to fatalne. Zaproszenie przedstawicieli związkowych i próba wręczenia im wypowiedzeń były wizerunkowo fatalne. To, ile rzeczy LOT źle zrobił w tej sprawie, powinno obciążyć wąskie grono. Chciałabym, żebyście państwo wzięli to pod uwagę. To nie strajkujący ubodli i pogorszyli wizerunek LOT, tylko to, jak zostali potraktowani przez swoich pracodawców.

Obecnie prowadzony jest dialog. Nie chcę wypowiadać się za dużo na jego temat. Oczywiście PR-rowo mamy ładnie przedstawianą sprawę. Natomiast pamiętajcie państwo, żeby rozwiązać konflikt trzeba coś drugiej stronie dać. Nie da się rozwiązać konfliktu nic nie dając i mówiąc, że coś się dało. To tylko uwaga ogólna na temat tego jak prowadzony jest dialog. Oczywiście miła atmosfera nie zastąpi tego, że obie strony muszą coś wnieść, ale nie dajmy się zwieść PR-rowi. O to proszę.

Poza tym chciałabym powiedzieć, że w dalszym ciągu dużym problemem są śmieciówki. Pan prezes oczywiście się oburza, bo według niego nie są to umowy śmieciowe. Moim zdaniem są. Osoby, które chcą pracować w LOT, słyszą, że albo podpiszą taką umowę, jaka jest im przedstawiana, albo nie podpiszą żadnej. Zatem nie jest to równorzędne traktowanie partnerów biznesowych. Mamy do czynienia ze śmieciówką. Fakt, ci ludzie zarabiają bardzo dobrze i cieszę się z tego, ale pamiętajmy, że odprowadzają minimalne składki na ubezpieczenia wszelkiego rodzaju i minimalne podatki. Jest to ewidentne oszukiwanie Skarbu Państwa. Bierzmy to pod uwagę. Proszę pomyśleć, jakie są zarobki pilota i ile mógłby odprowadzić podatków, ale ich nie odprowadza.

Co do tego, jak fantastycznie jest prowadzony LOT – proszę państwa, to wcale nie jest bajka. Możemy podać wiele przykładów niegospodarności. Na przykład, nasza siatka w czerwcu i lipcu tego roku. To jest rzecz, która absolutnie nie powinna mieć miejsca. Doszło do opóźnienia kilku tysięcy samolotów. Doszło do odwołania kilkuset rejsów. Wszystko było spowodowane złym zarządzaniem. Tak weszliśmy w ten sezon. Straty wizerunkowe były dużo większe niż te, które były wynikiem strajku.

Chciałabym, aby w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i zarządzania sytuacją strajkową przez ULC wypowiedział się mój kolega Andrzej Kawalec.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A. Andrzej Kawalec:

Nie wiem, ile mam czasu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Głosowania będą o 13.30.

Członek zarządu ZZPK PLL LOT S.A. Andrzej Kawalec:

Pierwsza rzecz, z pozoru może mniej ważna, to pytanie do pana prezesa Milczarskiego o zrzutkę wśród pasażerów na część zamienną. Czy pan prezes zastanawiał się nad tym, dlaczego doszło do takiej sytuacji? Dlaczego pracownik biegał nerwowo i szukał gotówki? O czym to świadczy? Dlaczego chiński mechanik zażądał gotówki? Czy to jest normalne, czy to o czymś świadczy? Mam sygnały od kolegów kontraktowych, którzy na nocowaniach proszeni są w recepcjach hotelowych o uiszczanie należności za nocleg ze swoich kart kredytowych. To tak na marginesie tych wspaniałych osiągnięć finansowych firmy. Nie wiem, czy w świetle tego rzeczywiście istnieją.

Przejdę do rzeczy może najważniejszej. Otóż pan wiceprezes ULC mówił o kontrolach w związku z niewłaściwym wyznaczaniem szefowych pokładu – niezgodnym z instrukcją operacyjną. Mam nadzieję, że pan prezes pamięta o tym, że prawo unijne wymaga, aby przewoźnik wykonywał wszystkie operacje tylko zgodnie ze swoją instrukcją operacyjną, która generalnie jest zbiorem przepisów, ale nie tylko wewnętrznych. Instrukcja powstaje w ściśle określony sposób. Niektóre rzeczy zatwierdzane są przez nadzór krajowy, a inne nie, ale tak długo jak istnieje i nie jest zmieniana, trzeba się ściśle stosować do jej litery.

Zatem 19 października została naruszona zarówno instrukcja w części A, jak i w części D oraz słynna tabela. Nie można mówić, że szefowa jest tylko szefową z biznesowego punktu widzenia. To jest osoba, która w mojej firmie – za chwilę będzie miała 90 lat – jest doceniana w ten sposób, że jej doświadczenie jest wystarczająco duże, podobnie jak jej doświadczenie życiowe. Nie tylko przeprowadza ewakuację, jak to było w czasie lądowania kapitana Wrony. Te panie na środku Atlantyku ratują życie ludziom, bo wiedzą jak się to robi. Nie ubliżając młodym, ale jest dużo mniejsza szansa na to, że młoda koleżanka da sobie radę równie skutecznie.

Nieprawidłowości, które dotyczyły wyznaczania szefowych miały miejsce 19 października. Przy okazji dodam, że jedna z młodszych koleżanek, kiedy dowiedziała się o tym, że ma być szefową na dreamlinerze, po prostu zemdlała i została odwieziona do szpitala. Zmiana w instrukcji operacyjnej część A, która miała to sankcjonować, nastąpiła 5 dni później. Dodatkowo, jak się domyślam, naruszono zasady wprowadzania zmian do instrukcji operacyjnej, ponieważ zmiana sankcjonowała coś, co zdarzyło się wcześniej, a nie było wcześniej przedstawione ULC, choćby z minimalnym wyprzedzeniem. Ta zmiana nie wymaga zatwierdzenia, ale wymagane jest jej przedstawienie ULC. Po następnych kilku dniach zmiana została anulowana i w tej chwili obowiązuje stan sprzed 19 października – sprzed strajku. Jak to wszystko należy rozumieć? Czy odbyło się w zgodzie z zasadami? Uważam, że nie. Naruszono również europejskie przepisy lotnicze, które mówią, że należy przestrzegać aktualnej instrukcji operacyjnej.

Ostatnia sprawa dotyczy również przestrzegania przepisów, choć może nie ściśle lotniczych. Mam pytanie do pana prezesa PAŻP. Czy pan wie, że zarówno podczas strajku październikowego, jak również pierwszego maja nasz przewoźnik przeniósł sale briefin-

gowe, czyli te, do których mają się zgłaszać załogi przed startem, ze swojego biurowca do portu lotniczego? Przeniósł je do części ograniczonej, czyli ani ogólnodostępnej, ani zastrzeżonej, lecz do części ograniczonej. Istnieje instrukcja przepustkowa Portu Lotniczego Chopina, która mówi, że aby tam wejść trzeba mieć odpowiednią przepustkę. Jednorazowo może się to odbyć z przepustką typu „gość", ale każda z osób, która wchodzi w ten sposób musi być eskortowana przez pracownika. Z tego, co wiem żadna z osób, która tam wchodziła przez co najmniej dwa, a może nawet trzy tygodnie nie miała ani jednego, ani drugiego, co naruszyło instrukcję przepustkową PPL, która jest zatwierdzana przez ULC i wszelkie jej zmiany podlegają zatwierdzeniu przez Urząd. W zasadzie jest to pytanie do obu panów, również do pana wiceprezesa ULC. To wszystko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Dajmy czas panu Milczarskiemu na odpowiedź.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Rafał Milczarski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, po pierwsze, warto odnosić się do faktów. Warto odnosić się do nich zgodnie z prawem i zgodnie z prawdą. Prawdą jest to, że sąd wczoraj nie odniósł się do tego, czy referenda w marcu / kwietniu oraz we wrześniu zostały przeprowadzone przez związki zawodowe z rażącym naruszeniem prawa. Nie zmienia to faktu, że w momencie, gdy rozpoczynał się strajk, mieliśmy wiążące zabezpieczenie w formie zakazu sądowego przeprowadzenia akcji strajkowej. Panie ministrze, zgodnie z obowiązującym prawem, strona związkowa nie miała prawa do rozpoczęcia strajku.

Jeśli chodzi o postępowanie w trakcie strajku i kwestię toalet, to po prostu nieprawda…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Media pokazały.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Rafał Milczarski:

Panie przewodniczący, media pokazują dużo rzeczy. Prawda jest taka, że pierwszego dnia strajku, który odbywał się w siedzibie spółki, zachowanie strajkujących niestety nie pozwalało na spokojną pracę biurowca. W związku z tym poprosiliśmy strajkujących o opuszczenie biurowca. Nigdy nie definiowałem i nie zmierzam definiować, gdzie strajkujący mają przebywać. Mogli przebywać zarówno w budynku, który jest im udostępniony przez pracodawcę do prowadzenia działalności związkowej, czyli w budynku A300, jak i w budynku-szatni – mieli dostęp do chwili, gdy nie zostali dyscyplinarnie zwolnieni. Nie jest prawdą, że nie było dostępu do toalet. Po dyscyplinarnym zwolnieniu, zamknięciu szatni i po zaprzestaniu funkcjonowania kart wydaliśmy polecenie dostępu do szatni, czyli ich otwarcia. Oczywiście media mają swoje prawa i szukają określonych okazji do pokazania pewnych rzeczy. Chciałbym powiedzieć, że pańska teza o zamkniętych toaletach jest nieprawdziwa.

Trudno mi skomentować tezę o faraonie. Zapewniam pana, że staram się robić wszystko, aby być dobrym liderem dla LOT, pracowników i współpracowników. Odnoszę wrażenie, że jestem całkiem dobrym liderem, dlatego że większość naszej załogi nie strajkowała, nie miała ochoty strajkować i dokładała najwyższych starań, żeby zakazany przez sąd strajk powodował jak najmniejsze problemy operacyjne oraz odwołanie jak najmniejszej liczby rejsów.

Oczywiście timing tej dyskusji jest trudny, dlatego chcę powiedzieć dość jasno, że w ramach naszej firmy zdecydowaliśmy się na przywrócenie do pracy 68 osób. W tym momencie jesteśmy w trakcie rzeczywistego zabliźniania się ran. Jeżeli odpowiedzialnie podchodzimy do prowadzenia linii lotniczej, to musimy zasypać podział, który ewidentnie powstał. Abstrahujemy od legalności działań strony społecznej. Jeśli mamy naprawić sytuację w LOT i postępować zgodnie z zawartym porozumieniem, to musimy ten podział zasypać. A zatem przywrócić osoby do pracy, zadbać o to, żeby żadna ze stron nie była przez którąkolwiek ze stron dyskryminowana, a żadna z osób nie była poddana jakimkolwiek szykanom ze względu na udział lub brak udziału w strajku itd.

Prosiłbym o to, abyście państwo dali nam szansę i możliwość, żeby LOT wrócił na ścieżkę normalnego rozwoju. Mamy osobę, która odpowiedzialna jest za negocjacje. Osobiście nie mam przekonania, żeby pan Bartosz Piechota prowadził negocjacje na czas. Wręcz przeciwnie, stara się znaleźć rozwiązanie, które będzie możliwe do uniesienia przez spółkę. Zwróćmy uwagę na globalny charakter konkurencji, której LOT jest poddany. Konkurencja jest bezwzględna. LOT przez wiele lat nie dawał sobie z nią rady. Dlatego uważam, że zarządy LOT były nadmiernie często zmieniane, również za sprawą nacisków organizacji związkowych.

Macie państwo pewien przejaw stałości i rozwoju. Byłoby dobrze, gdybyśmy rozwiązywali problemy tam, gdzie one są, ale robili to z zachowaniem dbałości o interes spółki, który w najwyższym stopniu jest dbałością o interes pracowników. Gdybyśmy mieli zrealizować przedstrajkowe roszczenia pracowników dotyczące wynagrodzeń oraz likwidacji tzw. samozatrudnienia musielibyśmy na to rocznie zapewnić 170 mln zł. Zapewniam państwa, że takim przypadku LOT by upadł. Zwracajmy uwagę na to, jakie są granice tego, co jest w stanie unieść firma, która się rozwija.

Uważam, że to straszna manipulacja, gdy mówi się, że kilkadziesiąt milionów złotych, które poszły do pracowników, to kwestia grup zaszeregowania i to się nie liczy. Chciałbym państwu przypomnieć, że gdyby nie niespotykany i niezwykle ambitny rozwój LOT, doceniany nie tylko u nas w Polsce, ale także bardzo znacząco poza granicami naszego kraju przez instytucje leasingowe i finansujące, to nie byłoby zmian grup zaszeregowania. Pierwszy oficer przez kolejne dwa lata, po 12 latach, byłby nadal pierwszym oficerem, a dzięki temu, że LOT się rozwija, jest kapitanem i zarabia o ponad 50% więcej niż pierwszy oficer. Myślę, że trzeba stanąć w prawdzie i powiedzieć jasno, że być może LOT nie przeznaczył istotnych środków na to, żeby podwyższyć podstawę wynagrodzeń w każdej grupie zaszeregowania. To prawda, ale dzięki rozwojowi LOT bardzo istotnie więcej przeznacza na wynagrodzenia. Osoby, które wykonują pracę, otrzymują istotnie więcej. Zatem wychodząc z domu do pracy i ponosząc koszty alternatywne, czyli ponosząc rozłąkę z rodziną, żoną, dziećmi, mężem itd, zarabiają obiektywnie więcej. Drodzy państwo, bezwzględnie jest to dobre dla wszystkich pracowników i współpracowników.

Co do kobiet w ciąży, słowa, jakie padły, są szczególnie krzywdzące dla osoby, która w swojej działalności biznesowej, zarówno w firmach prywatnych, jak i obecnie w LOT, zawsze wspierała i wspiera powrót kobiet do pracy po macierzyństwie. Uważam, że jest to zwyczajnie nieuczciwe, dlatego że mamy wiele osób, które zachodzą w ciąże. W tym takie, które są na samozatrudnieniu. Wielokrotnie mówiłem, że gwarantuję, iż każda osoba, która odchodzi na urlop macierzyński, zgodnie z polskim prawem, będzie miała prawo powrotu do pracy lub współpracy. Jest to zdecydowanie honorowane, a wręcz staramy się ten proces wspierać, a nie w jakikolwiek sposób podważać. Na pewno nie ma przypadku, żeby wracająca osoba została zwolniona, ponieważ chcemy się pozbyć osoby, która była na urlopie macierzyńskim. Po prostu jest to jest zwyczajnie nieuczciwe – takiej sytuacji nie ma.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie prezesie, nie o tym była mowa. Jak kobieta może iść na urlop macierzyński zgodnie z prawem, skoro zatrudniona jest na umowę-zlecenie?

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Rafał Milczarski:

Przepraszam, co do zasady zatrudniamy niewiele osób na umowę zlecenie. Nie powiem, że w ogóle nie ma zatrudnienia na umowę-zlecenie. Zdarza się, że zatrudniamy jakichś studentów, np. na okres wakacyjnych praktyk. Panie pośle, nie praktykujemy tzw. umów śmieciowych, czyli umów-zlecenie lub umów o dzieło występujących w bardzo wielu miejscach, w tym również w mediach, które znakomicie raportowały całą sytuację strajkową LOT. Te same media stosowały namiętnie umowy o dzieło i umowy-zlecenie zawierane wstecznie – na 2-3 miesiące.

Chcę państwu powiedzieć, że LOT zawiera umowy o pracę oraz umowy między firmą a podmiotami wykonującymi działalność gospodarczą. Jest to zgodne z prawem polskim i europejskim. Moje słowa o tym, czy sprawujemy kierownictwo nad osobą wykonującą w danej chwili rejs są słowami prawdziwymi. Jest to istotna przesłanka dla tych, którzy

krytykują formę zatrudnienia B2B, czyli umów między dwoma podmiotami, twierdząc, że nie wykonujemy kierownictwa nad osobami wykonującymi rejs. Osoby wykonujące powierzone zadania działają zgodnie z prawem lotniczym i do niego mają się stosować. Szanowni państwo, chcę jasno powiedzieć, że zarówno prezes firmy, pan minister, jak i którykolwiek z panów posłów, będąc w powietrzu, nie może wydać żadnego polecenia kapitanowi, pierwszemu oficerowi lub paniom stewardesom. To oni nam wydają polecenia, a nie odwrotnie. Do tego odnosiła się moja wypowiedź, która być może przez kogoś została zmanipulowana i przedstawiona w sposób nieprawidłowy, co oczywiście może wywoływać jakieś wątpliwości.

Odnosząc się do wysokości strat, chciałbym powiedzieć, że w wyniku strajku ponieśliśmy ok. 15 mln zł strat. Pani Agnieszko, prawdą jest, że dzień strajku kosztuje 20 mln zł, gdyby państwu udało się całkowicie sparaliżować operacje lotnicze LOT. Wtedy dzień strajku kosztowałby 20 mln zł. Ostatecznie nie udało się państwu tego zrobić. Liczby się zgadzają. Działaniami strajkowymi objętych było mniej niż 5% operacji LOT. Kwota 15 mln zł za ok. dwa tygodnie strajku absolutnie nie powinna dziwić. Te rzeczy się zgadzają.

Kolejna kwestia dotyczyła premii. W LOT mamy funkcjonujący system premiowy, którym objęty jest nie tylko zarząd, ale również wszyscy dyrektorzy, kierownicy oraz pracownicy spółki. Nie wszystkie organizacje związkowe wykazują ogromne niezadowolenie związane z regulaminem wynagradzania obowiązującym w LOT. Udało nam się wprowadzić regulamin wynagradzania. Regulamin wynagradzania jest obiektywnie krokiem naprzód w stosunku do poprzedniego regulaminu, który obowiązywał, czyli podpisanego przez pana prezesa Celejewskiego w grudniu 2015 r. W regulaminie znajdują się rzeczy, które są dobre dla pracowników.

Chcę powiedzieć, że poważnie traktujemy nasze zobowiązania wynikające z dialogu społecznego i próby wyjścia z sytuacji patowej. Ewidentnie jest to sytuacja, w której obie strony poniosły porażkę. Pomimo całej nielegalności tego strajku traktuję to jako porażkę. Myślę, że strajk i cała sytuacja jest również ewidentną porażką drugiej strony. Warto z tych porażek wyciągnąć wnioski. Warto rozmawiać i przyjrzeć się sytuacji firmy. W miarę możliwości wprowadzać dobre rozwiązania dla ludzi i pracowników. A nie zderzać się w formie dialogu, że my chcemy 170 mln zł na podwyżki i na inne oczekiwania, podczas gdy spółka nie jest w stanie dać nawet 10% tej kwoty. To jest kompletnie bez sensu.

Następna sprawa dotyczyła samolotów Q400. Rzeczywiście mieliśmy lądowanie awaryjne w styczniu tego roku. Pan prezes na pewno szerzej ustosunkuje się do tej kwestii. Mieliśmy jedno lądowanie, w czasie którego przednie podwozie samolotu wysunęło się, ale nie zablokowało w sposób prawidłowy. Samolot lądował bez funkcjonującego przedniego podwozia, a więc szorując nosem samolotu po pasie startowym. Samolot został naprawiony. Mam głębokie przekonanie, że samoloty Q400 są samolotami bezpiecznymi. W kilka godzin po tym zdarzeniu producent samolotów wydał wiążącą nas dyrektywę bezpieczeństwa, do której natychmiast się zastosowaliśmy. Dodam, że nadmiarowo, ponieważ producent zalecał przegląd części, która uległa uszkodzeniu i spowodowała brak blokady przedniego podwozia, a my uziemiliśmy samoloty Q400. W ramach działania naprawczego w ciągu trzech dni wymieniliśmy części we wszystkich samolotach na nowe. Dopiero po ich wymianie przywróciliśmy samoloty Q400 do eksploatacji. Mamy do czynienia z sytuacją, w której jest pewna kwestia dotycząca sygnalizacji prawidłowego wysunięcia podwozia. Producent pracuje nad rozwiązaniem tego problemu. Rzeczywiście jest kilkanaście przypadków na ponad 40 tysięcy rejsów, w których pojawił się ten problem. Chcę dodać, że w każdym takim przypadku zawracamy samolot do Warszawy. Przy lądowaniu takiego samolotu służby lotniska stosują najwyższe standardy bezpieczeństwa. Robią to bardzo często w asyście, mimo że w większości przypadków nie jest to konieczne. Bowiem w momencie, gdy podwozie zostaje wysunięte ręcznie, a w takich przypadkach jest tak wysuwane, pojawia się alternatywna sygnalizacja, która pokazuje, że podwozie jest prawidłowo wysunięte i można lądować normalnie. W każdym z tych przypadków lądowanie odbyło się bezpiecznie i bez żadnych problemów. Nie chciałbym, żeby samolot, który wykonuje najwięcej rejsów i jest podstawową jednostką w LOT, uzyskiwał złą sławę. Zwłaszcza że jest to samolot, który jest nam bardzo potrzebny. Na pewnym etapie naszego rozwoju rozważaliśmy możliwość zamiany tego samolotu

na inny. Jednak po szczegółowym przyjrzeniu się tej sprawie, powiem szczerze, że przy tych uwarunkowaniach siatki w Warszawie, siatki w Polsce – wszędzie mamy loty – nie możemy zastąpić tych samolotów wolniejszymi. Samolot Q400 to szybki samolot turbośmigłowy. Mam przekonanie, że eksploatujemy go zgodnie z zasadami bezpieczeństwa. Wdrażamy wszystkie dyrektywy i biuletyny bezpieczeństwa. Przy tej okazji chcę powiedzieć, że nie wszystkie biuletyny bezpieczeństwa są wdrażane dla wszystkich samolotów, bo nie każda linia lotnicza wszystkie wdraża. Dlatego, że jest różnica między biuletynami, które mogą coś zalecać, ale np. bez konieczności wdrażania, a dyrektywami bezpieczeństwa oczekującymi bezwzględnego wykonania. Podkreślam, że bezwzględnie wdrażamy wszystkie dyrektywy. Wdrażamy istotną część biuletynów, która wydawana jest dla każdego typu samolotu.

Bardzo ważna jest kwestia siatki. Padło poważne oskarżenie dotyczące naszej rzekomej niekompetencji związanej z formułowaniem siatki oraz z tym, że w czerwcu, lipcu i sierpniu mieliśmy istotne problemy operacyjne. Chcę państwu powiedzieć, że takie same problemy operacyjne miały firmy Lufthansa, Ryanair i większość europejskich przewoźników. Te problemy nie leżą po stronie przewoźnika. Dodam, że analizujemy, co zrobiliśmy nie tak. Nie powiem, że wszystko zrobiliśmy perfekcyjnie, ale wyciągnęliśmy wioski z tej sytuacji. Tegoroczna sytuacja, która stała się udziałem tak wielu przewoźników, była wywołana innym zjawiskiem. Drodzy państwo, tym zjawiskiem była niewydolność przestrzeni powietrznej na zachód od Polski. We Francji został zorganizowany długotrwały strajk kontrolerów ruchu lotniczego. W związku z tym niemiecka kontrola lotnicza musiała przejąć istotną część funkcji francuskiej kontroli powietrznej, bo samoloty omijały Francję lecąc nad terytorium Niemiec. W wyniku tego doszło do fundamentalnej dysfunkcji i tak naprawdę loty były odwoływane i opóźniane tylko dlatego, że nie byliśmy ich w stanie zrealizować ze względu na problemy związane z kontrolą powietrzną.

W tym miejscu chcę powiedzieć, iż kuriozalne jest to, że polska kontrola powietrzna, czyli PAŻP, która otrzymuje za jednostkę kontrolowanej przez siebie przestrzeni stawkę prawie dwukrotnie mniejszą niż kontrola przestrzeni powietrznej w Niemczech, funkcjonuje bez zarzutu i opóźnień. Tymczasem kontrola niemiecka funkcjonuje z ogromnymi opóźnieniami. Co więcej, nie mamy najmniejszej pewności, że w przyszłym sezonie letnim kontrola niemiecka, Karlsruhe, podejmie stosowne działania przygotowawcze, żeby zabezpieczyć wszystkich przewoźników lotniczych przed tzw. powtórką z rozrywki z tego roku.

Chcę państwa zapewnić, że robimy wszystko to, co jest po stronie LOT. Robimy wszystko co w naszej mocy i wyciągamy wnioski z każdej sytuacji. Natomiast są czynniki zewnętrzne, o których istnieniu bardzo chcieliśmy, abyście państwo wiedzieli.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, panie prezesie, w emocjonalnej momentami wypowiedzi próbowałem zasugerować, że kluczem do rozwiązania tej niełatwej sytuacji jest partnerstwo. Partnerstwo to nie tylko być słuchanym, ale także słuchać.

Wypowiadali się dzisiaj państwo ze strony społecznej. Pan prezes w ogóle tego nie słuchał, jakbyśmy byli na innym posiedzeniu i słuchali zupełnie różnych ludzi. Chcę państwu ze strony społecznej powiedzieć jedno zdanie. Gdybyście byli szykanowani z tytułu udzielonych wypowiedzi na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, to będziemy się starać doprowadzić do kolejnego spotkania, a gdyby to nie pomogło, to doprowadzimy do debaty na sali plenarnej.

Panie prezesie, proszę wziąć powyższe pod uwagę. To niebywałe, żeby pracownicy bali się przy panu mówić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, prosimy już nie komentować. Proszę państwa, pozostały nam cztery minuty do głosowań. Jest bardzo ważne głosowanie. Uważam, że wyczerpaliśmy porządek obrad w dniu dzisiejszym.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący króciutko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani ministrze, szanowni państwo, we wczorajszym ustnym uzasadnieniu sąd stwierdził, iż nie chce antagonizować stron i namawia do porozumienia oraz zawieszenia postępowania do czasu zakończenia podjętych negocjacji. Chciałbym przywołać te słowa, bo, i tu podzielam słowa pana przewodniczącego Żmijana, dzisiaj troszkę zabrakło wsłuchania się w uzasadnienie sądu.

Wydaje się, że nasza debata była konieczna. Potwierdzono pewne nieprawidłowości. Na szczęście nie były ciężkiego kalibru, ale to nie rozwiązuje problemu. Wszystkim zależy na tym, żeby LOT był marką, która na świecie będzie się kojarzyła przede wszystkim z bezpieczeństwem. Tak kiedyś było. Dzisiejszy sukces LOT jest efektem pewnej sztafety, także tych działań, które podejmowali poprzednicy pana prezesa. Gdyby nie upór w zakupie dreamlinerów, czyli wyegzekwowanie tego, co było przesuwane przez wiele lat, nie byłoby dzisiejszego wyniku. Warto o tym pamiętać. Sukcesem należy się dzielić. W LOT należy podzielić się tym sukcesem z załogą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję państwu i zaproszonym gościom. Na pewno będziemy analizowali sytuację LOT. LOT-owi, panu prezesowi oraz wszystkim państwu związanym ze spółką życzymy dobrych i wysokich lotów, dobrych połączeń i sukcesów finansowych. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.